



# Lahden keskustan radanvarren kehittäminen

Kehitysklinikan tulosraportti

## Esipuhe

Lahden keskustan radanvarren kehittämiseen liittyy monia mielenkiintoisia ulottuvuuksia ja näkökulmia, joiden yhteensovittaminen vaatii taitoa ja työtä. Käytännössä keskustan radanvarren kehittämisessä kiteytyvät niin sanotun MALPE-ajattelun kaikki keskeiset kysymykset. Miten maankäyttöä ja asumista suunnitellaan siten, että tuloksena on viihtyisä ja sujuvan arjen mahdollistava ympäristö? Miten tähän yhdistyy monipuoliset liikenneratkaisut ja -mahdollisuudet? Minkälaisia yksityisiä ja julkisia palveluita on käytettävissä? Ja miten elinkeinoelämän eli yritysten liiketoiminnalle voidaan tarjota parhaat mahdolliset edellytykset?

Keskustan radanvarren kehittämisen keskeiset näkökulmat konkretisoivat seuraaviin asioihin: Valta-tieliikenteen ei tule kulkea kaupungin halki - Lahden eteläisen kehätien toteutuminen siirtää läpikulkuliikenteen uudelle linjaukselle ja mahdollistaa sekä maankäytön että liikenteen toimivuuden kehittämisen. Lahden kaukoliikenteen terminaalien rakentuminen rautatieaseman yhteyteen synnyttää seudullisen matkakeskuksen. Lahden keskustan vieressä sijaitseva radanvarsi tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet keskustan laajenemiselle eli uusille asunnoille ja palveluille. Radanvarressa sijaitsee jo nyt huomattava yritys-keskittymä, jonka laajentaminen on tärkeää muun muassa kaupungin elinvoimaisuuden näkökulmasta. Elinkeinoelämälle on tarjottava erinomaiset puitteet ja palvelut.

Radanvarren kehittämiselle on asetettu kovat ja kunnianhimoiset tavoitteet. Klinikkatyöskentelyn kytkeytyksen mukaan, radanvarresta halutaan toteuttaa Lahden keskustan uusi osa, jonne sijoittuu satoja yrityksiä ja tuhansia koteja. Alueesta halutaan kehittää Pohjois-Euroopan vetovoimaisin yritysalue sekä erinomainen asuinalue sujuvan arjen elämiseen. MALPE-aiesopimuksen mukaan ”kohdealue toteutetaan ympäristö- ja resurssitehokkaan rakentamisen sekä kestävien liikenne- ja kaupunkiratkaisuiden edelläkävijäalueena.”

Kyseessä on siis sellaisen positiivisen kierteen synnyttäminen, mikä kierros kierrokselta lisää vauhtia uuden Lahden keskustan laajenemiseen radanvarteen. Tämän positiivisen kierteen välttämätön edellytys on puolestaan eri toimijoiden yhteistyö. Kunnianhimoiset tavoitteet voidaan saavuttaa vain ylivoimaisen yhteistyön kautta.

RAKLI:n kannalta olikin mukava olla tukemassa klinikkaan osallistuneita tahoja yhteisen näkemyksen synnyttämisessä ja vuorovaikutuksen fasilitoinnissa. Samalla ymmärryksemme tämän tyyppisten hankkeiden parhaista toteutuskäytännöistä kasvoi.

Kiitän teitä klinikkatyöskentelyyn osallistuneita aktiivisesta ja avoimesta yhteistyöstä! Toivotan menestystä Lahden keskustan radanvarren tulevaisuudelle ja ylivoimaiselle yhteistyölle myös jatkossa.

Helmikuussa, 2014

Mikko Nousiainen

Klinikan vetäjä  
johtaja, Yhdyskunta ja infra  
RAKLI ry

## Sisällysluettelo

1	Lahden keskustan radanvarren kehittämisen lähtökohtia.....	5
1.1	Yleistä radanvarresta .....	5
1.2	Lahden seudun monet mahdollisuudet .....	5
1.3	Keskeiset toimijat .....	6
1.4	Kansainvälinen arkkitehtikilpailu .....	8
1.5	Maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinoelämän yhteensovittaminen .....	8
2	Klinikkatyöskentely .....	10
2.1	Yleistä RAKLIn klinikkatoiminnasta .....	10
2.2	Radanvarren klinikan toteuttaminen.....	10
3	Radanvarren nykytila .....	13
3.1	Radanvarren vahvuuksia .....	14
3.2	Radanvarren mahdollisuuksia .....	15
3.3	Radanvarren heikkouksia .....	15
3.4	Radanvarren uhkia .....	16
4	Keskustan radanvarren visio ja tavoitteet .....	18
4.1	MALPE-aiesopimuksen tavoitetila.....	18
4.2	Radanvarren tavoitetila ja kehittämistavoitteet .....	19
4.3	Keskustan radanvarren tulevaisuudenkuva.....	23
4.4	Slogan Lahden radanvarrelle .....	24
5	Kehittämisen reunaehdot .....	25
5.1	Liikennratkaisuihin liittyvät reunaehdot.....	25
5.2	Lahden toimitilakanta .....	27
5.3	Tilojen käyttöasteet.....	28
5.4	Tuottovaatimukset ja vuokratasot.....	29
5.5	Väestönkasvu, asuntojen kysyntä ja kysynnän tukeminen .....	29
6	Alueen kehittämisprosessi .....	31
6.1	Kriittiset menestystekijät alueen kehittämisessä .....	31
6.2	Oleelliset näkökulmat alueen kehittämisessä .....	33
6.3	Teesit radanvarren kehittämiselle .....	34
6.4	Roadmap – radanvarren ennakoituja kehitysvaiheita .....	35

7	Viestinnän ja markkinoinnin toteuttaminen .....	36
7.1	Yhteistä viestintää tarvitaan .....	36
7.2	LADEC markkinoinnin veturina.....	36
7.3	Alueen nimi ja brändäys .....	36
7.4	Yhteisen viestinnän seuraavia askeleita .....	37
7.5	Viestinnän kohderyhmät .....	37
8	Suosituksia jatkotoimiksi .....	40
9	Johtopäätökset ja opit klinikkatyöskentelystä.....	44
9.1	Yhteinen tavoitetila ja ajantasainen tilannekuva tarvitaan .....	44
9.2	Tulosseminaarin järjestäminen konkretisoi viestintäyhteistyötä .....	44
10	Liitteet.....	45
10.1	Kansallinen MALPE+Y hanke Lahden asemanseudulla .....	45
10.2	MALPE Aiesopimus Lahden asemanseudun kehittämisestä....	46
10.3	Klinikkatyöskentelyyn osallistuneet organisaatiot ja henkilöt..	51
10.4	Klinikan työpajojen ohjelmat .....	52
10.5	Liite: Seminaarin 15.1.2014 kutsu ja ohjelma .....	54
10.6	Seminaarin 15.1.2014 RAKL:n uutinen: Lahden keskustan radanvarrella on sijainti, sijainti ja sijainti ...	56
10.7	Mediatiedote 15.1.2014: Lahden keskusta kasvaa ja kehittyy – radanvarteen satoja yrityksiä ja tuhansia koteja .....	58
10.8	Aikataulu: Radanvarren kehittymisen ennakoituja vaiheita .....	59
10.9	Tahoja, joiden tarpeet tulisi erityisesti huomioida päättöksentekijöille suunnatussa viestinnässä.....	60
10.10	Työskentelyssä listatut haasteet, ongelmat, ideat, mahdollisuudet ja tarpeet.....	62

# 1 Lahden keskustan radanvarren kehittämisen lähtökohtia

## 1.1 Yleistä radanvarresta

Lahden keskustan radanvarren alueella tarkoitetaan nykyisen ydinkeskustan eteläpuolista, valtatie 12 ja rautatiealueen väliin jäävää kapeaa pitkulaista maa-aluetta, joka on noin 300 metriä leveä ja kaksi kilometriä pitkä. Alueen kokonaispinta-ala on noin 53 ha<sup>1</sup> (katso kuva 2).

Radanvarsi on aiemmin ollut pääasiassa teollisuuden käytössä. Radanvarren pohjoispuolella kulkeva vilkasliikenteinen valtatie 12 sekä eteläpuolella oleva itäinen päärata rata-alueineen ovat asettaneet rajoituksia alueen saavutettavuudelle ja kehittämiselle. Alue on ollut kaavallisesti pitkään odotustilassa, alueen kaavat eivät ole ajantasaisia, eikä kaupungin aluerakenteellinen uudistustyö ole päässyt käyntiin toivotusti. Alueen yritys- ja teollista perintöä on kuitenkin onnistuttu hyödyntämään siten, että alueelle on kasvanut merkittävä yritystoiminnan keskittyminen.

Lahden keskustan radanvarsi on merkittävässä kehitysvaiheessa, koska monet tekijät puoltavat radanvarren aikaisempaa aktiivisempaa kehittämistä. Näitä ovat muun muassa vuonna 2012 järjestetyn arkkitehtikilpailun tulosten hyödyntäminen, aluetta sivuavan valtatie 12 uudelleenlinjauksen suunnittelun eteneminen, alueen maanomistajien tahto omaisuutensa kehittämiseen sekä kaupungin halu radanvarren merkittävään uudistamiseen. Monien eri osapuolten kiinnostus ja tahto radanvarren nopeaan kehittämiseen on vahva, mistä johtuen radanvarren kehittäminen on tullut ajankohtaiseksi.

Radanvarsi onkin Lahden kaupungin keskeisin kehittämiskohde, joka liittyy luontevasti nykyisen keskustan toimivaksi osaksi. Radanvarresta on muodostumassa tärkeä osa Lahden uutta, eloisaa kaupunkikeskustaa. Se oli yksi keskeisimmistä osista uudessa yleiskaavassa ja keskustan kehittämissuunnitelmassa. Radanvarsi kytkeytyy keskeisesti Lahden uuteen, kevyttä ja joukkoliikennettä painottavaan keskustasuunnitelmaan.<sup>2</sup>

On harvinaista, että vastaavanlainen, yhtenäinen, kaavoittamaton ja kehitettävä maa-alue sijaitsee kaupungin ytimessä. Edellytykset vetovoimaisen yritysalueen kehittämiseksi ja uuden asuinalueen synnyttämiselle ovat siis hyvät.

Valtatie 12 toimivuuden kehittäminen edellyttää tien uudelleenlinjausta, mikä samalla mahdollistaisi Lahden kaupungin ja sen katuverkoston tarkoituksenmukaisen kehittämisen ja asemanseudun yhdistämisen Lahden keskusta.

## 1.2 Lahden seudun monet mahdollisuudet

Lahti kuuluu Helsingin metropolialueeseen ja liikenneyhteydet ovat erinomaiset. Helsingin keskusta ja Helsinki-Vantaan kansainvälinen lentokenttä ovat tunnin etäisyydellä. Suora rautatieyhteys Venäjälle on tärkeä ja Pietari on Allegro-junalla vain vajaan kolmen tunnin ja autolla noin neljän tunnin päässä. Lahden sijainti onkin liikenteellisesti monessa suhteessa parempi kuin monilla eurooppalaisilla suurkaupungilla.

Lahdessa on hyvät puitteet elämälle ja liiketoiminnalle. Lahdessa yhdistyvät palvelut, kulttuuri, liikunta ja luonto sekä taloudellisuus, tuottavuus tai kilpailukykyinen kustannustaso. Lahtea kehitetään Suomen johtavaksi ympäristökaupungiksi ottamalla kestävä kehityksen periaatteet huomioon kokonaisvaltaisesti kaikessa kaupungin ja kaupunkikonsernin toiminnassa.

Lahden keskustan radanvarsi on sekä koko maakuntaa että metropolialuetta palvelevan uuden matkakeskuksen sijaintipaikka ja samalla kaupungin tärkein kehitettävä kaava-alue. Matkakeskus on tärkeä

<sup>1</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö (2012): Kansallinen MALPE+Y hanke Lahden aseman seudulla

<sup>2</sup> Myllyvirta, Jyrki (2010) VT 12 – elinkeinoelämän valtasuoni – Lahden läpi vai ohitse?, VT12 – seminaari. Liikennejärjestelmäsuunnitelma keskustan kehittämiseksi valmistui vuonna 2012.



osa laajenevaa kuntarakennetta. Matkakeskus toimii Lahden seudun ja metropolialueen toisiinsa yhteen liittävänä linkkinä. Matkakeskukseen muotoutuvassa uusimuotoisessa liikenne-hubissa raide- ja linja-autoliikenne, taksi-, polkupyörä- ja sähköautoliikenne kytkeytyvät osaksi uutta kävelypainotteista kaupunkikeskustaa. Matkakeskus on myös kiinteä osa uutta, laajenevaa kaupunkikeskustaa, joka rakentuu aiempaa vahvemmin joukko- ja kevyenliikenteen sekä kävelymahdollisuuden varaan.<sup>3</sup>



Kuva 1: Havainnekuva Lahden radanvarren alueesta (AJAK Oy)

### 1.3 Keskeiset toimijat

**Lahden kaupungilla** on suurin rooli alueen kehittämisen toimeenpanijana. Radanvarsi on Lahden kehittämisen avainalue, jonne kaupunki haluaa luoda uuden nykyiseen keskustaansa yhdistyvän työpaikka- ja asuinalueen. Alueelle keskitettävien joukkoliikenneyhteyksien myötä radanvarteen muodostuu Lahden liikenteellinen keskittymä ja matkakeskus. Suurin osa alueesta on asemakaavoittamatonta ja alueen kaavat ovat vanhoja ja vanhentuneita, mikä tällä hetkellä estää rakentamisen ja kehittämisen. Kaavojen laatiminen nyt on tärkeää.

**Lahdenseurun kehitys LADEC Oy** kehittää Lahden alueen elinkeinoelämän kasvun edellytyksiä ja lisää alueen kilpailukykyä sekä vetovoimaisuutta. Ladecon avaintoimija radanvarrella sijaitsevan liiketoiminnan edellytysten luomisessa, alueen markkinoinnissa ja eri osapuolten välisen yhteistyön koordinoimisessa. LADECin tavoite on rakentaa Lahdesta maailmanluokan ympäristöliiketoiminnan ja -tutkimuksen sekä CleanDesignin osaamiskeskittymä.

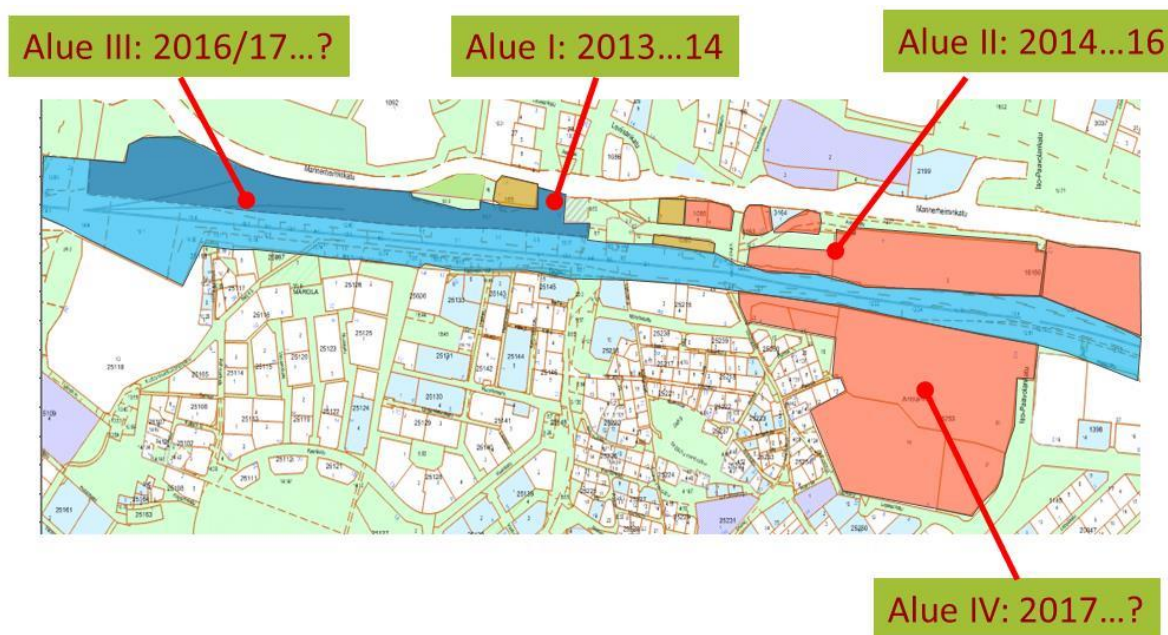
<sup>3</sup> Myllyvirta, Jyrki (2010) VT 12 – elinkeinoelämän valtasuoni – Lahden läpi vai ohi? VT12 -seminaari

**Renor Oy** on Radanvarren alueen suurin yksityinen kiinteistöalan toimija, joka omistaa rautatieaseman itäpuolella sijaitsevan Askon alueen rakennuksineen. Renor on kiinteistökehitys- ja -sijoitusyhtiö, joka toteuttaa asiakkaiden toimitilatarpeisiin soveltuvia ratkaisuja uuden elinkaaren ansaitseviin kiinteistöihin kehittyvissä kaupunkiympäristöissä. Askon alueen 31 hehtaarin maa-alalla on kuusi kehitettävää vuokrauskohdetta: Asko 1, Valimo, Upo 2, Asko 2, Asko 3 sekä Liesitehdas. Renorin merkittävien investointien myötä Askon alueella toimii jo nyt merkittävä yritystoiminnan keskittymä.

**Liikennevirasto** vastaa Suomen liikenneväylistä ja liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisen kehittämisen myötä Liikennevirasto on tiiviisti mukana Lahden radanvarren kehittämiseen liittyvissä kysymyksissä ja tuo keskusteluun myös radanvarran laajemman valtakunnallisen näkökulman. Liikennevirasto omistaa myös radanvarren rata-alueet.

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus (ELY-keskus)** vastaa Liikenneviraston ohjaamana Lahdenseudun maantieliikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Radanvarren kehittämiseen Uudenmaan ELY-keskus liittyy erityisesti valtatie 12 uudelleen linjauksen kautta. Valtatien uusi linjaus on päätetty ja tällä hetkellä käynnissä on yksityiskohtainen suunnittelu, jonka tilaajana Uudenmaan ELY-keskus toimii. Rahoitus- ja toteutus päätöksiä tien siirrosta ei ole tehty.

**VR-yhtymä** on avainasemassa Lahden ja radanvarren hyvien raideliikenneyhteyksien toteuttamisessa. Sujuvat ja nopeat raideyhteydet mahdollistavat radanvarren houkuttelevuuden kasvun ja menestymisen kansainvälisillä markkinoilla. Lahti on liikenteen solmukohta porttina sekä itään Venäjälle että Helsingin kautta etelään ja länteen. VR-yhtymä on myös yksi radanvarren maanomistajista. Yhtymän maa-alue sijaitsee radanvarren länsipäässä ja alueella on tällä hetkellä pistoraiteita, joille ei mahdollisesti ole tarvetta jatkossa. Tämä alue voi vapautua muuhun käyttöön.



Kuva 2: Radanvarren alueiden rakentamisaikataulu (Veli-Pekka Toivonen, Lahden kaupunki)



## 1.4 Kansainvälinen arkkitehtikilpailu

Vuonna 2012 järjestetyssä arkkitehtuurikilpailussa haettiin ideoita keskustan radanvarren kehittämiseen. Kilpailu loi samalla pohjan eri osapuolten väliselle yhteistyölle. Jo kilpailun tehtävänannossa (ks. tietolaa-  
tikko alla) oli määritelty suuntaviivoja alueen tulevaisuudelle. Arkkitehtikilpailun voitti arkkitehtitoimisto AJAKin Vihreä krokotiili -niminen ehdotus.

Radanvarren alueen suunnittelua on jatkettu voittajatöiden pohjalta. Renor työstää Askonalueen kokonais- ja kehittämissuunnitelmaa yhdessä Arkkitehtitoimisto AJAKin kanssa ja Lahti vie eteenpäin radanvarren läntistä osaa toisen kilpailuehdotuksen tehneen Arkkitehtitoimisto M3 kanssa. Suunnitelmia tehdään yhteistyössä.

*Kilpailun tavoitteena on löytää kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja toiminnallisesti tulevaisuuden kehitysmahdollisuudet huomioiva idea Lahden keskeisimmän rataosuuden ympäristön toteuttamiseksi. Kilpailualue sijoittuu koko kaupunkirakenteen keskelle, erittäin näkyvälle paikalle Salpausselän harjun eteläpuolelle ja on olennainen osa Lahden keskustan kehittämistä. Radanvarren vilkkaasti liikennöidystä kilpailualueesta toivotaan Lahden kaupungille näyttävää käyntikorttia. Radanvarresta halutaan luoda innovatiivinen ja hyvinvoiva kaupunginosa, josta kansalaiset voivat olla ylpeitä.*

*Kilpailun tulee toteuttaa Lahden kaupungin strategian mukaisia kestävän kehityksen tavoitteita, joita ovat mm. kaupunkiekologia, energiankulutus ja ympäristön viihtyisyys. Lahdesta on kansainvälisesti merkittävä suora yhteys Venäjälle. Suunnittelualueella on maakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltu Lahden rautatieasema aukioineen. Kansalaisten osallistaminen alueen kehittämiseen on otettu kilpailussa tärkeäksi lähtökohdaksi.*

Vuoden 2012 arkkitehtuurikilpailun yleiskuvaus <sup>4</sup>

## 1.5 Maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinoelämän yhteensovittaminen

Radanvarsi on keskeisessä roolissa maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinoelämän näkökulmia yhteen sovittavassa Lahdenseudun MALPE-aiesopimuksessa.


Vuoden 2012 liikennepoliittisen selonteon yhteydessä valmisteltiin ”Kansallinen MALPE+Y hanke Lahden asemanseudulla” -kokeiluhanke, jonka tarkoituksena oli edistää useiden eri osapuolten yhteistyötä siten, että maankäytön, asumisen, palveluiden, elinkeinoelämän ja ympäristön kannalta tärkeät näkökulmat voitaisiin ottaa sovittavaa tarkoituksenmukaisella tavalla yhteen yhdyskuntaa kehitettäessä.

Kokeiluhankkeen lähtökohtana oli kehittää radanvartta kaupungin strategian mukaisesti ympäristö- ja energiatehokkaan työpaikka- ja asuinrakentamisen esimerkkialueena. Sen liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne sekä henkilöautoliikenteen minimointi. MALPE+Y -aiesopimus on toiminut alueen kehittämisen vauhdittajana koko keskustelun perusta mm. VT12 siirtoon. <sup>5</sup> Kokeiluhankkeen kuvaus on esitetty liitteessä 10.1.

<sup>4</sup> <http://www.radanvarsi.fi/kilpailu/lahden-keskusta-alueen-radanvarren-ideakilpailussa-haetaan-idearikkaita-kilpailutoita-lue-lisaa-taalta>

<sup>5</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö (2012): Kansallinen MALPE+Y hanke Lahden asemanseudulla





Varsinainen MALPE-aiesopimus allekirjoitettiin joulutammikuussa 2013-2014. Sopimuksen allekirjoittajat ovat Lahden kaupunki, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto ja Renor Oy yhdessä valtionvarainministeriön, ympäristöministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, Sitran, Hämeen ELY-keskuksen, Uudenmaan ELY-keskuksen, Päijät-Hämeen Liiton, VR-Yhtymä Oy:n ja Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy:n kanssa.

Sopimuksessa on sovittu alueen kehittämisen lähtökohdista (nämä esitellään raportin kappaleessa 4.1 MALPE-aiesopimuksen tavoitetilä) sekä seitsemästä toimenpiteestä, joiden kautta Lahdenseurun MALPE-kokonaisajattelua edistetään ja toimijoiden välistä yhteistyötä konkretisoidaan.

*Maankäytön, liikenteen ja asumisen aiesopimukset (MAL) ovat sopimuksia, jotka valtio solmii kaupunkiseutujen kanssa. Aiesopimuksilla tuetaan kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa erityisesti kasvukeskuksissa. Tavoitteena on parantaa kaupunkiseutujen toimivuutta ja kilpailukykyä sekä kuntien tasapuolista kehittämistä. Sopimuksissa määritetään esimerkiksi tavoitteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä liikenneverkon keskeiset kehittämishankkeet. Sopimusten toteutumista seuraavat seurantaryhmät, joiden tehtävänä on arvioida toimenpiteiden edistymistä ja vaikuttavuutta.*

*Lähde: ympäristöministeriö*

## 2 Klinikatyöskentely

### 2.1 Yleistä RAKLIN klinikkatoiminnasta

RAKLIn kehittämä klinikkatoiminta tarjoaa kehitysalustan ja intressivapaan ympäristön julkisten tahojen ja markkinatoimijoiden väliselle avoimelle vuoropuhelulle. Erilaiset intressit ja näkemykset tulevat koke-muksemme mukaan klinikalla hyvin esiin ja punnituitiksi.

RAKLI järjestää työskentelyprosessin, vetäjät ja puitteet tapauskohtaisten ratkaisujen etsimiselle. Kli-nikkatyöskentely toteutetaan hankintalain hengessä niin, ettei kukaan osallistujista saa ansiotonta etua mahdolliseen tarjousvaiheeseen.

Kehitysklinikan työskentelytapa on lyhyesti seuraava:

- kehitysklinikalla analysoidaan todellisen kehityshankkeen haasteita
- tarkoituksena on kehittää valittavia ratkaisuja ja yhteistoimintaa julkisen ja yksityisen toimijoiden kesken
- tapauksia pohtimaan kootaan avoin, eri osapuolista koostuva työryhmä
- työpajoja järjestetään 4-5 kertaa, missä kussakin käsitellään aihetta tietyistä näkökulmista välillä taustatehtäviä tehden
- tarvittaessa kuullaan erityisasiantuntijoita
- työpajat tuottavat ongelman analyysin ja ehdotuksia, jotka dokumentoidaan
- klinikan tulos on julkinen ja vapaasti alan toimijoiden käytettävissä

Klinikoiden osallistujiksi kootaan kyseiseen tapaukseen keskeisesti liittyvät tahot, potentiaalisia palvelun-tuottajia ja konsultteja sekä hankkeen tilaaja ja muita vastaavanlaisista tapauksista kiinnostuneita tilaaja-organisaatioita.

### 2.2 Radanvarren klinikan toteuttaminen

Lahden radanvarren klinikka toteutettiin syksyllä 2013. Klinikan tilaajia olivat Lahden kaupunki sekä Renor Oy, joiden lisäksi työskentelyyn osallistuivat Lahden seudun kehitys LADEC, Liikennevirasto, Uudenmaan Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus ja VR-yhtymä. Työskentelyyn osallistui yhteensä noin 20 henkilöä (liite 1).

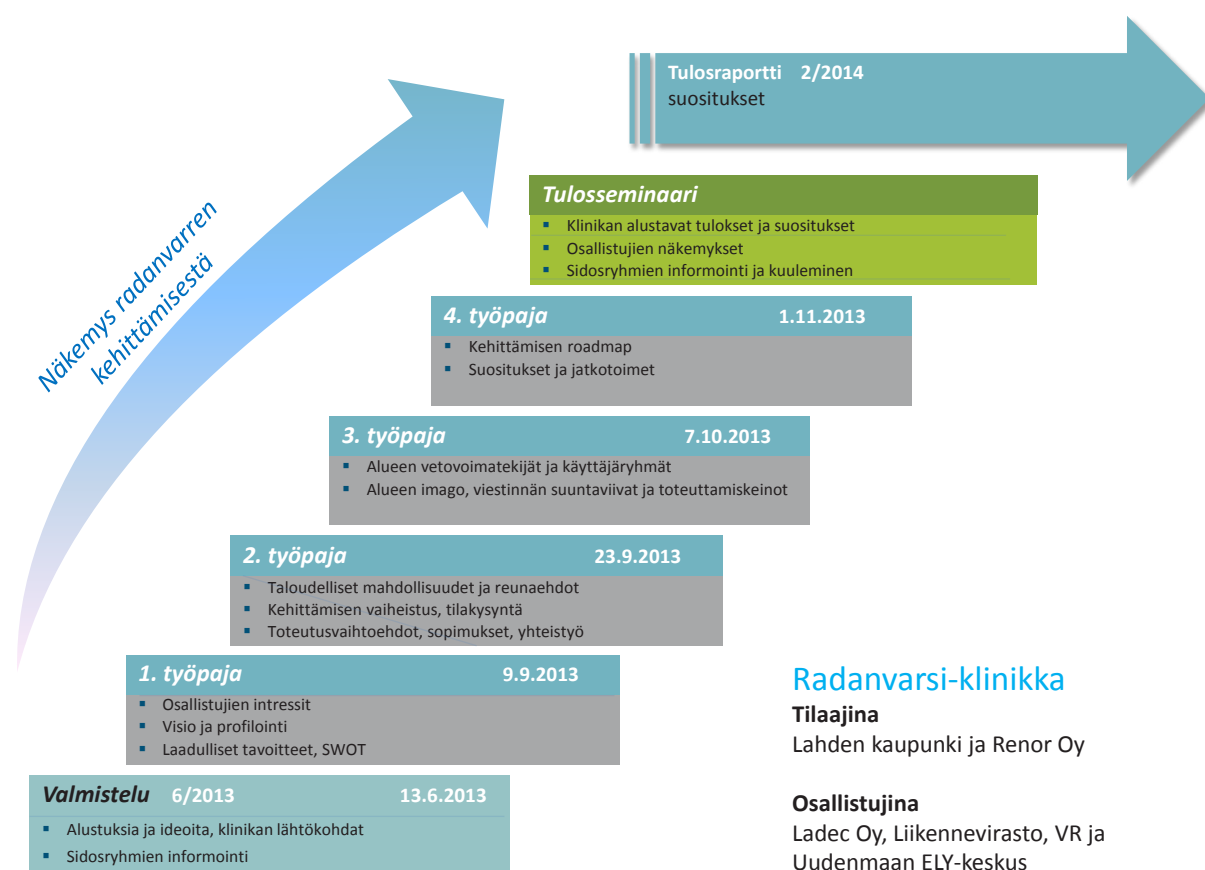
Klinikatyöskentelyn tavoitteena oli luoda Lahden keskustan radanvarren kehittämiseksi edellytykset ja yhteinen näkemys tavoitteista sekä tunnistaa tapoja, miten tämäntyyppisessä aluekehittämisessä tulisi edetä.

Klinikkaa valmisteltiin kesäkuussa järjestetyssä valmistelutilaisuudessa. Varsinainen työskentely koos-tui neljästä noin puolipäivää kestäneestä, Lahdessa järjestetystä työpajasta (kuva 4). Työpajojen keskeiset teemat olivat:

1. Työskentelyn lähtökohdat ja radanvarren tavoitetila
2. Kehittämisen reunaehdot ja toteutuksen suunnittelu
3. Viestintä ja alueen vetovoimatekijät
4. Suositukset ja jatkotoimet

*Lahden keskusta laajenee – radanvarteen tuhansia asuntoja ja satoja yrityksiä -seminaari* järjestettiin 15.1.2014 Askonalueella. Seminaarissa kuultiin laajasti radanvarren tulevaisuutta ja kehittämistä koskevia esityksiä ja näkemyksiä sekä käytiin asiaa koskevaa keskustelua. Tilaisuuteen osallistui noin 130 radanvarren kehittämisestä kiinnostunutta asiantuntijaa ja tapahtumassa esitellyt ajatukset saivat hyvän näkyvyyden mediassa. Seminaari päätti klinikkatyöskentelyn.

Liitteinä (Liitteet 2-5) ovat työpajojen ja tulosseminaarin tarkemmat ohjelmat sekä tulosseminaarin lehdistötiedote.



Kuva 3: Lahden radanvarsi -klinikan ohjelma





Kuvasatoa  
klinikan  
tulos-  
seminaarista  
15.1.2014





### 3 Radanvarren nykytila

Lahden radanvarren kehittämisen taustaksi muodostettiin käsitys alueen kehittämisen nykytilasta ja lähtökohdista, jotka jäsennettiin tutun vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia käsittelevän viitekehyksen (SWOT) avulla.

Seuraavaan taulukkoon on tiivistetty keskeisimmät SWOT-arvioinnissa tunnistetut näkökulmat. Seuraavissa kappaleissa on lisäksi esitetty laueammin keskusteluissa esiintuotuja näkemyksiä ja ajatuksia, jotka tarkentavat radanvarteen liittyviä monia kysymyksiä.

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sijainti osana Lahden keskustaa</li> <li>Alueen suhteellinen sijainti Euroopan ja Aasian välillä</li> <li>Liikenneyhteyksien laaja valikoima: moottoritie ja matkakeskus</li> <li>Kaupungin koko inhimillinen, mutta riittävän suuri toimiville palveluille</li> <li>Kilpailuetuna ylläpitokustannusten alhaisuus</li> <li>Yritystoiminnan tuleva keskittymä</li> <li>MALPE+Y-pilottihanke ja aktiiviset toimijat</li> <li>Myönteinen julkisuus, imago</li> <li>Energia- ja ratkaisujen toteuttamismahdollisuudet: pohjavesi ja aurinko</li> <li>Lahden ja Asemanseudun oma historia, rakennusten oma tarina</li> <li>Radanvarsi hyvää käytinkortti Lahteen</li> <li>Asemanseudun alue I rakennetaan 22500 kem<sup>2</sup> sekä laaja liityntä- ja toimitilapysäköinti -&gt; kyetään kehittämään suurena kokonaisuutena monen avaintoimijan kanssa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alueen ensivaikutelma "nuhjuinen"</li> <li>Imago ja maine (teollisuusimago)</li> <li>Asema ja matkakeskus asettaa rajoitteita kehittämiselle</li> <li>Matkakeskuksen mahdollinen viivästyminen</li> <li>Väestönkasvun alhainen taso 0,6 %; tavoite on vähintään 1 %</li> <li>Liikenne- ja ratkaisut ennen VT12 siirtoa</li> <li>Alueen "heiveröinen" liittyminen Lahden kaupunkirakenteeseen</li> <li>Melua, tärinää ja rautatiealuetta koskevat erityisvaatimukset</li> <li>Alueen pitkä muoto haastava</li> </ul>
Mahdollisuudet	Uhat
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kehittäminen yritystoiminnan alueeksi, profilointi</li> <li>Vetovoimaisen ja positiivisen imagon luominen alueelle</li> <li>Rakentamis- ja kehittämismahdollisuudet</li> <li>Alueen kehittämisprosessissa onnistuminen</li> <li>Ympäristö- ja resurssitehokkaan rakentamisen tavoittelu - innovaatiot</li> <li>VT12 siirron edistäminen</li> <li>Joukkoliikenteen uudet ratkaisut -&gt; asemanseutu osaksi toimivaa keskustaa</li> <li>Pohjois-Euroopan mielenkiintoisin alue; kansainvälisesti vetovoimainen ja kilpailukykyinen</li> <li>Lahden kaupunki uusien kevyen liikenteen ratkaisujen pilottina</li> <li>Yhtenäinen viestintä tehostaisi kaikkia kehitettäviä alueita sekä koko Lahden kaupunkia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yleinen taloudellinen tilanne ja tämän vaikutus / talouteen liittyvät haasteet (investointien rahoituksen ja tulojen epätasapaino)</li> <li>Alueen kehittämisen epäonnistuminen taloudellisesti</li> <li>BKT:n kasvun heikko kehitys</li> <li>VT12 siirtymisen lykkäntyminen ja hidas toteutus / alueen liikenne- ja ratkaisut</li> <li>VT12 ei siirry ollenkaan</li> <li>Liiketoiminnan houkuttelemisessa ei onnistuta</li> <li>Kilpailevien hankkeiden ja kaupunkiseutujen vetovoimaisempi kehitys</li> <li>Yhteinen kehittäminen ei onnistu</li> <li>Kolmen erillään olevan alueen keskusta</li> <li>Arjen logistiikka sujuvaksi</li> <li>Pysäköintiratkaisut eivät tue Lahden liikennöintiä</li> </ul>

### 3.1 Radanvarren vahvuuksia

- Lahden sijainti on loistava ja Lahdessa kaikki on lähellä. Lahti on hyvä ja kehittyvä kaupunki hyvällä ja keskeisellä sijainnilla sekä Suomen sisäisesti että kansainvälisesti tarkasteltuna. Lahti sijaitsee Venäjän ja Euroopan välillä (Allegro-junayhteys Pietariin).
- Lahti on ensimmäinen suurempi kaupunki kattavine palveluineen idästä junalla saavuttaessa.
- Moottoritien ja matkakeskusten välittömässä läheisyydessä keskustan radanvarsi on liikenneyhteyksien solmukohdassa, joten alue tarjoaa sujuvat liikkumismahdollisuudet. Saavutettavuus ja hyvä junatarjonta ovat tärkeimpiä kilpailutekijöitä.
- Lahden kaupunki on sopivan kokoinen (kaupungin mittakaava on inhimillinen, mutta kuitenkin riittävän suuri), työpaikat, palvelut, kulttuuri, harrastus- ja liikuntamahdollisuudet sekä puhdas ja monimuotoinen luonto ovat lähellä. Lahtea voidaan pitää ruuhkien ulkopuolisena osana metropolialuetta.
- Lahden kaupungilla on selvä kilpailuetu: ylläpitokustannusten alhaisuus (2,5–5,5 €/m<sup>2</sup>).
- Lahdessa tiivistyy yritysmyönteisyys ja inhimillisuus. Lahdessa on monia menestyviä yrityksiä, joilla on toiminta suuntautunut suurimmaksi osaksi ulkomaille.
- Radanvarressa on jo merkittävästi tiloja, palveluita ja toimintaa, joita mm. Renor Oy kehittää jatkuvasti, Asko2 on yritystoiminnan kasvava keskittymä. Radanvarren historiallisissa teollisuusperintörakennuksissa on hyvät mahdollisuudet tilojen yksilölliseen räätälöintiin.
- Radanvarressa on valtava kehittämispotentiaali. Renor Oy on aktiivinen toimija alueen kehittäjänä: maa-alaa 31 hehtaaria, vuokrattavia tiloja 169 000 m<sup>2</sup>, nykyaavan mukaista käyttämätöntä rakennusoikeutta 250 000 m<sup>2</sup> ja paljon pysäköintitilaa. Vuoden 2014 aikana Renor Oy siirtää pääpainonsa Lahden Asemanseudun kehittämiseen. Keskustan radanvarsi on myös MALPE+Y-pilottihanke.
- Lahdella on myönteinen imago sekä asukkaiden että toimijoiden keskuudessa. Sama myönteisyys heijastuu ennen pitkään myös ulkomaille.
- Radanvarrella on lisäksi oma historia ja jokaisella (Asko2-) yritysalueen rakennuksella on oma tarina, joita on mahdollista hyödyntää vetovoiman kehittämisessä.
- Klinikoiden toimijoilla on yhteinen tahtotila ja näkemys alueen ja sen osien kehittämiseksi. Avainasemassa on toimiva yhteistyö ja vuorovaikutus kattavissa kehittämis- ja toteutusresursseissa sekä -osaamisissa. (Lahden kaupunki, LADEC, Renor, jne.)
- Radanvarteen rakennetaan 22 500 kem<sup>2</sup> sekä laaja liityntä- ja toimitilapysäköinti, jota käytetään kehittämään suurena kokonaisuutena monen avaintoimijan kanssa.
- Tulevaisuuden kehittämissuunnitelmat toteutetaan radanvarsi-kilpailun voittajaehdotukseen Vihreä krokotiili pohjautuen: Arkkitehtitoimisto AJAK Oy, toimisto- ja liiketilaa 105 000 kem<sup>2</sup>, palvelutilaa 22 000 kem<sup>2</sup>, kaiken kaikkiaan 332 000 kem<sup>2</sup>.
- Alueen energiaratkaisuissa voidaan hyödyntää uusiutuvaa energiaa. Salpausselän etelärinne tarjoaa esim. jäähdyttämiseen soveltuvan pohjavesivarannon. Aurinkoenergiaa voi hyödyntää lämmönkeräämiseen.

## 3.2 Radanvarren mahdollisuuksia

- Kehitettävänä on hyvä ja monipuolinen kokonaisuus joustavan ja vaihteittaisen kaavoituksen avulla. Alueella yhdistyy mm. liiketoiminta, julkisen sektorin toimet sekä työ, vapaa-aika ja asuminen.
- Toimistorakennuksia Lahdessa on suhteellisen vähän. Toimitilojen, asuntojen ja palveluiden osalta tilaa riittää merkittävälle kasvulle ja kehittämiselle.
- Radanvarteen asettuminen on tehtävä houkuttelevaksi ja helpoksi, esimerkiksi valmiisiin mahdollisuuksiin voisi tutustua virtuaalisesti. Hyvät, turvalliset, terveelliset ja monipuoliset elämismahdollisuudet takaavat toimivan kokonaisuuden, joka kattaa mm. yritykset, avainhenkilöt, seniorit ja perheet.
- Rautatieaseman, matkakeskuksen, kevyen liikenteen ja lähipalveluiden ratkaisut voidaan kehittää toisiaan tukevaksi kokonaisuudeksi esimerkiksi katetun alueen avulla.
- Tavoitteena on synnyttää alueelle Pohjois-Euroopan mielenkiintoisin ja kansainvälisesti kilpailukykyinen alue (Allegro, lentoasema, Eurooppa, Venäjä). Yritysten keskinäisen synergian vahvistaminen on hyvä keino (profiili, arvoverkko, markkina-alueet, osaaminen jne.)
- Lahden osaamis- ja koulutustaso on hyödynnettävissä mm. asumisen kehittämiseen (ARA).
- Tilojen käyttö resurssi- ja ekotehokkaasti on avainasemassa alueen ja rakennetun ympäristön kehittämisessä. Tehokas käyttö edellyttää sujuvuutta ja joustavuutta alueen sisäiseen, kiinteistöjen ja tilojen väliseen liikkumiseen sekä palvelujen käyttöön. Tila-, palvelu- ja muilla innovaatioilla mahdollistetaan joustavat ja tehokkaat ratkaisut.
- Radanvarren liikenneratkaisuiden sujuva toteuttaminen mm. VT12:n uuden linjauksen toteuttamisen edistämisellä. Matkustajavirtojen hyödyntäminen edellyttää julkisen- ja palveluliikenteen ratkaisut toimiviksi. Radanvarsi liittyy osaksi Lahden toimivaa keskustaa. Alueesta voitaisiin tehdä uusien liikkumISRatkaisujen pilottialue.
- Avaintahojen yhtenäinen viestintä Lahden radanvarren kehittämisessä, VT12:n siirtoon liittyvissä kysymyksissä ja MALPE-aiesopimuksen toteuttamisessa mahdollistaa alueen brändin kehittämisen. Oikealla ja onnistuneella brändäyksellä radanvarren alueelle voi hakeutua mm. verkkokaupan fyysinen palvelu-, tilaus- ja toimituspiste, työ- tai asumispiste suomalaisille tai ulkomaalaisille.

## 3.3 Radanvarren heikkouksia

- Rautatieaseman, matkakeskuksen ja niiden välittömän ympäristön kehittämiselle on tiettyjä rajoitteita mm. sujuvan liikenteen takaamisesta johtuen.
- Aseman ja asemanseudun ensivaikutelma ja imago on ”nuhjuinen” (teollisuus-, varasto- ja ratapihaimago, asemalaiturit, tunnelit, valtatie haittatekijät).
- Lahden väestönkasvu on matala, 0,6 % vuodessa. Tavoite vuosittaiselle väestönkasvulle on vähintään 1 %.
- Valtatien siirto ja Lahden eteläisen kehätien rakentaminen on pitkäkestoinen hanke, minkä aikana tilapäiset liikenneratkaisut voivat haitata sujuvaa liikkumista. Alueen liikenneratkaisujen toimivuus on haastavaa.

- Radanvarsi liittyy tällä hetkellä vain heikosti Lahden kaupunkirakenteeseen. Alue on erityksissä ja kaukana Lahden keskustasta korkean mäen takana. Keskustan saavutettavuus esimerkiksi kävelen on heikohko ja vaikea.
- Radanvarsi on muodoltaan haastava, pitkä ja kapea alue.
- Melua, tärinää ja rautatiealuetta koskevat erityisvaatimukset aiheuttavat lisävaatimuksia suunnittelulle ja valittaville ratkaisuille.

### 3.4 Radanvarren uhkia

- Yleinen ja toimijakohtainen taloudellinen tilanne ja sen kehitys hidastaa investointeja ja hankkeiden toteutusta. Rahoitusehdot tiukkenevat, rahoituksen saatavuus vaikeutuu, rahoitus kallistuu ja lyhenee.
- Investointien rahoituksen ja tulojen epätasapaino voi haitata toteuttamista. Investointien kustannukset sitoutuvat hankkeen alussa, mutta tulot saadaan pitkän aikavälin kuluessa.
- Kaikkien osapuolten kannalta taloudellisesti toimivan konseptin ja toteuttamismallin kokoamisessa ei onnistuta. Yhteinen kehittäminen ei syystä tai toisesta onnistu halutulla tavalla.
- Tyhjillään olevaa, käyttämätöntä toimitilaa on runsaasti myös Lahdenseudulla, olkoonkin että tyhjillään olevien tilojen ominaisuuden vaihtelevat paljon. Pääkaupunkiseudun tyhjien toimitilojen suuri, epäterve määrä voi vaikuttaa Lahdenseudun tilakysyntään ja radanvarren tilojen täyttymiseen. Tällä voi olla vaikutus kiinteistösijoittajien ja toimitilaa etsivien yritysten päätöksiin sekä vuokratasoon.
- Alueen markkinoinnissa ja uusien yritysten houuttelemisessa asemanseudulle ei onnistuta. Yritysten kanssa tehdyt sopimukset peruuntuvat tai raukeavat.
- Kilpailevien hankkeiden ja/tai kaupunkiseutujen vetovoimaisempi kehitys haittaa asemanseudun kehittämistä. Radanvarren kanssa "samoista" asukkaista kilpailevat muut Lahden aluekehityshankkeet ja yritykset voivat miettiä sijoittumistaan esimerkiksi nykyisen keskustan alueelle.
- Valtatie 12:ta siirtäminen uudelle linjaukselleen ei toteudu odotetulla tavalla. Siirtyminen voi toteutua toivottua hitaammin tai hanke voi lykkääntyä pidemmäksikin aikaa.
- Uuden matkakeskuksen mahdollinen viivästyminen vaikuttaa voimakkaasti liikenneyhteyksien toimivuuteen, mikä puolestaan voi heikentää alueen houuttelevuutta.
- Radanvarren pysäköintiratkaisut eivät vastaa käyttäjien tarpeita.
- Radanvarren suunnitelmia ei mielletä hyväksyttäviksi, minkä vuoksi hankkeista päättäminen viivästyy.





*Kuva 4: Havainnekuva lasitetusta alueesta (Arkkitehtitoimisto AJAK Oy)*

## 4 Keskustan radanvarren visio ja tavoitteet

*Radanvarren kehittäminen on lähivuosina Lahden merkittävin kokonaisuus. Se tulee uudistumaan ja kehittymään erittäin voimakkaasti vuosina 2014–2025. Alueelle tulee silloin arviolta 200 000 – 300 000 m<sup>2</sup> uutta tilaa yrityksille, palveluille, harrastuksille ja asumiselle. Alueella riittää kehitysmahdollisuuksia ja kasvuvaraa pitkälle tulevaisuuteen.*

Radanvarren kehittämisessä on paljon potentiaalia ja sen hyödyntämiselle on yhteistyöllä aikaansaata- vissa tarvittavat edellytykset. Haasteita kuitenkin riittää. Vision ohella avainkysymys on yritysten kannal- ta houkuttelevan ja kilpailukykyisen tarjoaman kehittäminen sekä niistä viestiminen valituille kohderyh- mille. Talous asettaa kaikkien toimijoiden kannalta tiukat reunaehdot. Elinkaarenai- kainen kokonaisvaltainen ajattelu resurs- si- ja kustannustehokkuudesta sekä tila- ja palvelutarjonnan kehittämisen kysynnän kanssa samassa tahdissa ovat edellytykse- nä onnistumiselle.

Visiokokonaisuuden perustan muo- dostavat radanvarren arkkitehtuurikilpai- lun voittajatyöt, MALPE+Y aiesopimuksen tavoitetila ja puitteena ovat Lahden kau- punkia, Lahden seutua ja metropolialuet- ta koskevat tavoitteet.<sup>6</sup> Klinikatyösken- telyn avulla on koottu yhteinen Lahden radanvarren visio, joka toimii kärkenä tälle visiokokonaisuudelle.



### 4.1 MALPE-aiesopimuksen tavoitetila

MALPE+Y -aiesopimuksessa sopimuksen allekirjoittajat (katso kohta 1.5) ovat sitoutuneet siihen, että ra- danvarresta tavoitellaan tietyntyyppistä kokonaisuutta. Sopimuksen mukaisesti alueelle on asetettu seu- raavat tavoitteet:

*”Sovitut lähtökohdat alueen jatkosuunnittelulle ja kehittämiselle*

- *Kohdealue toteutetaan ympäristö- ja resurssitehokkaan rakentamisen sekä kestävien liikenne- ja kaupunkiratkaisujen edelläkävijäalueena. Suunnittelualue kehittyy osaksi keskustaa työpaikkojen, palvelujen ja asumisen monipuolisena kokonaisuutena.*
  - *Liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne ja uusien liikenteenohja- usjärjestelmien täysimääräinen hyödyntäminen sekä alueen henkilöautoliikenteen minimointi.*
  - *Alueella edistetään matalaenergia- ja ekologistia ratkaisuja sekä niihin liittyvää kehittämistä ja liiketoimintaa, omavaraisia energiaratkaisujen sekä hulevesien paikallista käsittelyä.*

<sup>6</sup> Lahdessa on käynnissä yleiskaavatyo 2013–2016, jonka yhteydessä on myös asetettu tavoitteita muun muassa asuinalueiden ja vanhusten asumi- seen liittyen. Kaupungin strategian visio 2025 mukaan Lahti on houkutteleva ja elinvoimainen ympäristökaupunki, jossa

- Kaupungissa on noin 120 000 asukasta
- Työpaikat, palvelut ja virkistysalueet ovat lähellä asukkaita
- Kaupungissa liikutaan kävellen, pyöräillen tai bussilla
- Elinympäristö on viihtyisä ja turvallinen myös lapsille

Lisätietoja esimerkiksi: Lahden yleiskaava 2025, yleiskaavan toteutusohjelma, maa- ja asuntopoliittiset linjaukset.

- Tiivis, kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen sekä kaupunkimainen keskustarakentaminen
- Alueelle luodaan Lahden seudun kasvua tukevia houkuttelevia asumiskokonaisuuksia, jotka perustuvat viihtyisään ympäristöön, yhteyksiin, ja keskustan läheisyyteen
- Alueelle kehitetään uutta monipuolista modernia yritystoimintaa, joka hyödyntää täysimittaisesti alueen yhteyksiä ja erityyppisiä nykyisiä ja uusia toimitiloja ja tukee Lahden seudun työllisyyttä ja kasvua.
- Alueelle toteutetaan eri kulkumuodot yhdistävä matkakeskus, joka muodostaa houkuttelevan ja korkeatasoisen julkisen ympäristön, jossa on paljon palveluja ja toimintoja
  - Kaukoliikenteen terminaali sijoittuu alueelle asemakaavan mukaisesti rautatieaseman läheisyyteen. Kaikki kaukoliikenteen sekä seudullisen ja paikallisliikenteen reitit kulkevat matkakeskuksen kautta.
  - Matkakeskusalueelle toteutetaan riittävä liityntäpysäköinti (600 ap.). Liityntäpysäköinti ja alueen muun maankäytön edellyttämät pysäköintiratkaisut suunnitellaan ja toteutetaan päällekkäiskäyttöä optimoiden ja innovatiivisia pysäköintiratkaisuja kehittämällä. Matkakeskukseen toteutetaan myös polkupyörien säältä suojatut pysäköintimahdollisuudet.
  - Matkakeskuksen alueelle ja sen sisällä toteutetaan korkeatasoiset kevyen liikenteen yhteydet.
  - Alueelle sijoittuu monipuolista yritystoimintaa ja uusia työpaikkoja, alueen ratkaisut tukevat erityisesti joukkoliikenteeseen tukeutuvaa matkailua Lahden seudulla.
  - Alueelle sijoittuvat palvelut palvelevat ensisijaisesti alueen kautta kulkevia sekä alueella asuvia ja siellä työskenteleviä.
- VT12 eteläisen kehätien toteutuksen edistäminen ja kaupunkiseudun tavaralogistiikkatoimintojen kokonaisvaltainen kehittäminen osana suunnittelualueen toteuttamista”<sup>7</sup>

## 4.2 Radanvarren tavoitetila ja kehittämistavoitteet

Radanvarteen halutaan toteuttaa Lahden keskustan uusi osa, jonne sijoittuu satoja yrityksiä ja tuhansia koteja. Alueesta halutaan kehittää Pohjois-Euroopan vetovoimaisin yritysalue sekä erinomainen asuinalue sujuvan arjen elämiseen.

Radanvarteen satoja yrityksiä ja tuhansia koteja	
Pohjois-Euroopan vetovoimaisin yritysalue	Hyvä koti ja sujuva arki

Radanvarren tavoitetilaa konkretisoitiin tunnistamalla teemoja ja näkökulmia, joihin radanvarren tavoitteellisessa kehittämisessä tulisi keskittyä. Nämä kehittämistavoitteet rakentuvat alueen vahuuksille ja mahdollisuuksille, joista on valittu alueen tavoitteiden kannalta merkittävimmät.

<sup>7</sup> MALPE Aiesopimus Lahden aseman seudun kehittämisestä

Nämä kehittämistavoitteet ovat:

### TOIMITILOJEN ERINOMAINEN KOKONAISTEHOKKUUS JA JOUSTAVUUS

Alueelle kehitetään huipputehokkaita toimitiloja, joissa tilojen käyttäjien tilakustannus on niin alhainen, että se houkuttelee yrityksiä perustamaan tai siirtämään toimintansa radanvarteen. Rakennusten ja tilojen matalat rakennus- ja ylläpitokustannukset mahdollistavat alhaisen hintatason. Tilojen tehokkuus on hyvä ja vuokraus- ja hallintakäytännöt, palvelut ja muut puitteet mahdollistavat joustavan ja kustannustehokkaan käytön. Tilat skaalautuvat tarpeita vastaavasti.

### ESIMERKILLINEN EKOLOGINEN TEHOKKUUS

Alueesta kehitetään MALPE+Y -sopimuksen mukaisesti ympäristö- ja resurssitehokkaan rakentamisen sekä kestävien liikenne- ja kaupunkiratkaisujen edelläkävijäalue. Hyvä laatu ja palvelutaso tuotetaan kohtuullisilla investointikustannuksilla. Tehtävät investoinnit ja ratkaisut ovat harkittuja ja kustannustehokkaita niin yksityisen sektorin yritysten kuin julkisten toimijoidenkin kannalta. Edelläkävijäratkaisuja voidaan hakea mm. pohjaveden (lämmitys, viilennysratkaisut) ja aurinkoenergian alueellisesta hyödyntämisestä sekä jätehuoltoratkaisuista (esim. jätteiden putkikeräysjärjestelmä). Ekologiset ratkaisut edistävät ammattitaitoisen henkilöstön sijoittumista alueelle ja asumisratkaisujen houkuttelevuutta.

### HYVÄT PUITTEET JA PALVELUT TUKEVAT YRITYSTEN LIKETOIMINNAN KEHITTÄMISTÄ

Radanvarsi kehittyy Pohjois-Euroopan mielenkiintoisimmaksi yritystoiminnan alueeksi, joka on kansainvälisestikin vetovoimainen ja kilpailukykyinen. Yritysten liiketoiminnan tukena on nykyaikaisten tilaratkaisujen ja -konseptien lisäksi radanvarren ja Lahden alueen yritysten muodostaman yritysverkoston tarjoamat synergiat ja hyödyt. Yritysten ydintoimintaa tukevat oheispalvelut järjestyvät tarpeita vastaavasti ja henkilökunta hyötyy alueen muusta palvelutarjonnasta. Alueella toimivat yritykset voivat luottaa siihen, että tarvittaessa uuden toimitilat löytyvät läheltä. Hyvät kulkuyhteydet sujuvoittavat arkea.

### HOUKUTTELEVA, MONIPUOLINEN KAUPUNGINOSA, JOSSA KOKONAISUUS RATKAISEE

Radanvarresta kehittyy monipuolinen kaupunginosa, joka tarjoaa työpaikkojen lisäksi monipuolisen ja sujuvan elämän edellytykset. Alueella on ensiluokkainen yksityinen ja julkinen palveluverkosto, liikunta- ja kulttuuripaikkoja sekä kohtaamisia synnyttäviä kaupunkimaisia rakenteita. Palvelut synnyttävät alueelle elämää ja yhdistävät radanvarren voimakkaammin keskusta-alueeseen. Sujuvan arjen eläminen on helppoa ja toimivaa, kun kaikki on lähellä. Luonnonläheisyys ja vapaa-ajan ulkoilumahdollisuudet ovat alueelle leimallista. Tasapainoinen ja toimiva kokonaisuus muodostaa ylivoimaisen kilpailuedun, kun asioiden yhteensovittaminen ja kokonaisuus ratkaisee. Radanvarren rakenne mahdollistaa eri ikäryhmien, käyttötarkoitusten ja palveluiden sijoittumisen alueelle. Alueella on sekoittunut ja monipuolinen väestörakenne. Siellä asuu nuoria, työssäkäyviä, lapsiperheitä ja ikääntyneitä.

### YDINKESKUSTAN UUSI OSA

Radanvarsi liitetään luontevasti ja toimivalla tavalla Lahden keskusta-alueen kaupunkirakenteeseen. Radanvarresta keskustaan rakennetaan toimivat yhteydet ja alueet integroituvat tiiviisti. Radanvarrelle rakentuva uusi matkakeskus sujuvoittaa liikkumista (Lahteen/Lahdesta/Lahden lähialueilla) ja kytkee radanvarren tiiviisti keskusta-alueeseen. Monipuoliset palvelut sekä matkakeskus synnyttävät alueelle elämää. Valtatie 12:n siirto on välttämätöntä keskustan ja radanvarren yhdistämiseksi.



## ERINOMAINEN SIJAINTI JA SUJUVAT LIIKENNEYHTEYDET

Arjen liikkuminen ja logistiikka järjestetään sujuvaksi. Alueen sisäiset liikenneratkaisut ovat erinomaisen toimivat, erityisesti kevyen liikenteen osalta ja osana matkakeskusta. Kevyen liikenteen ratkaisut painotuvat liikennesuunnittelussa ja alue voi osin rakentua kävelykeskustaksi. Pysäköintiratkaisut on suunniteltu toimivaksi ja tehokkaaksi kokonaisuudeksi ja uusia liikkumISRatkaisuja ja -teknologioita pilotoidaan ja hyödynnetään ennakoluulottomasti.

Lahden joukkoliikenteen painopiste siirtyy alueelle matkakeskuksen valmistuttua ja tästäkin syystä tehokkaat liikenneyhteydet Lahden keskusta on ovat tärkeitä. Vaihtoyhteydet junaan ja linja-autoihin ovat sujuvat ja näin esimerkiksi Pietariin tai Helsinkiin on mukava matkustaa.

## LIIKENNERATKAISUIDEN TOTEUTTAMINEN EDISTÄÄ ALUEEN KEHITTÄMISTÄ

Valtatie 12 siirtyy nopeasti uudelle linjaukselle pois ydinkeskustan ja radanvarren välistä. Tämä mahdollistaa ”keskustan kehä” -kaupunkiväylän rakentamisen. Ennen tielinjauksen lopullista siirtymistä yhteydet keskusta on järjestetään toimivien tilapäisratkaisujen avulla.

Rautatieaseman tavarapihatoiminnot vähenevät huomattavasti tai poistuvat kokonaan, mikä vapauttaa maa-alueen muuhun käyttöön. Hanke tukee Lahden keskustan laajenemista aseman suuntaan. Radanvarren jatkosuunnittelussa hyödynnetään vuonna 2012 toteutetun arkkitehtikilpailun tuloksia.

## TIETOTEKNISEET RATKAISUT HYÖDYNNETÄÄN

Alueelle rakennetaan oma tietoverkko, joka mahdollistaa mm. alueelliset paikkatietoon perustuvat palvelut ja uudenlaisten alueellisten tietopalveluiden kehittämisen ja liiketoiminnan. Tietotekniset ratkaisut tukevat asukkaiden sujuvaa arkea ja yritysten liiketoimintaa mahdollistaen esimerkiksi paikkariippumattoman työn ja toimitilojen joustavan käytön.

## MATKAILIJOITA JA ULKOILIJOITA PALVELLAAN

Lahti tunnetaan pitkät perinteet omaavana urheilu- ja ulkoilukaupunkina ja radanvarsi sijoittuu urheilu- ja ulkoilumahdollisuuksien kainaloon. Alueen asukkailla on erinomaiset ulkoilu- ja urheilumahdollisuudet niin alueella kuin sen välittömässä läheisyydessäkin. Radanvarsi palvelee urheilun ja ulkoilun vuoksi Lahteen saapuvia. Alueelle sijoittuu koti- ja ulkomaisia matkailijoita, joille on tarjolla monipuolisia palveluita (esim. design-hotelli, kylpylä). Vuoden 2017 maailmanmestaruushiihdot edellyttävät myös radanvarren kehittymistä.

## ALUEELLE LUODAAN VAHVA, HOUKUTTELEVA IMAGO JA BRÄNDI

Alueen viestinnässä onnistutaan siten, että alueen mielikuva luo positiivisen kehittymisen kierteen ja lisää alueen houkuttelevuutta. Viestintää tehdään yhteisten tavoitteiden ja linjausten mukaan organisoidulla ja riittävästi resursoidulla tavalla.



Kuva 5: Radanvarren tavoitetila klinikkatyöskentelyn perusteella

## 4.3 Keskustan radanvarren tulevaisuudenkuva

Seuraavassa tekstissä on esitetty Lahden keskustan radanvarren tulevaisuudenkuva. Miten on, vastaako tämä sinun näkemyksiäsi ja harkitsisitko radanvartta asuinalueenasi tai työnantajasi toimipaikkana?

Radanvarren **merkitys kasvaa** tulevaisuudessa **kaupungin keskustan uudenaikaisena ja kehittyvänä osana**.

Radanvarren jatkuva kehittyminen ja vision muuttuminen todeksi on **havaittavissa päivittäin**. Alue kasvaa ja kehittyy niin, että se on **täynnä toimintaa ja elämää**. Alueen julkisivu on **aina esittelykunnossa**.

Asemasta ympäristöineen kehitetään vetovoimainen **näyteikkuna** ja miellyttävä **sisäänkäyntiportti** Lahteen ja Etelä-Suomeen. Lahden radanvarresta kehittyy maailmalla tunnettu esimerkki. ”The Lahti radanvarsi –model”: pitkän historian ja perinteen omaava teollisuusalue, joka **muovautuu** uudenaikaiseksi ja kestävästi kehittyväksi osaksi kaupunkikeskustaa.

**Monimuotoinen ja omaleimainen** Lahden muuhun keskustaan luontevasti kytkeytyvä uudenaikainen kaupunginosa, jossa näkyvät **juuret alueen omaan historiaan**. Monikäyttöiset ja nykyaikaiset elinkaariedulliset toimintaa ja hyvää elämää tukevat **tehokkaassa käytössä olevat toimivat ja taloudelliset tilat ja palvelut, sujuva liikkuminen, hyvät yhteydet sekä luonnon läheisyys** ovat avaintekijöitä alueen taloudellisesti, sosiaalisesti sekä ekologisesti kestäväälle kehitykselle.

**Yritykset** kokevat, että niillä on alueella **poikkeuksellisen hyvät toiminta- ja menestysedellytykset**. Yritykset voivat keskittyä ydintoimintaansa ja hyödyntää vahvuuksiaan. Alueen yritykset ja niiden henkilöstö kokoavat lisäarvoa, tietoa ja osaamista kokoavan **arvoverkoston**.

Yritysten asiakkaat ja kumppanit tulevat mielellään tapaamisiin ja samalla nauttimaan alueen ja koko Lahden seudun tarjoamista **mahdollisuuksista** ja palveluista. Kokouksille ja erilaisille tapahtumille on tarjolla hyviä ja helposti saavutettavia **puitteita**.

**Yritysten henkilöstölle** ja heidän **perheilleen** alue tarjoaa hyviä **keskusta-asumISRatkaisuja**. Lahden kaupunki ja seutu tarjoavat hyviä ratkaisuja asumiseen, palvelujen-, pysäköinnin- ja majoituksen tarjontaan yritysten ja asukkaiden **vieraille** sekä **matkailijoille**. Lahdessa voi elää sykkivän keskustan ja rauhallisen luonnon välillä.

Alue tarjoaa erinomaisia **liikkumis- ja asumismahdollisuuksia** Etelä-Suomessa, Venäjälle tai ympäri maailmaa liikkuville matkaajille inhimillisellä kaupunkimittakaavalla ja luonnon läheisyydellä.

**Kansainvälisyys** näkyy positiivisesti alueen toimijoissa, vieraissa, palveluissa ja opasteissa. Allegro-matkustajille ja liikenteelle Lahden aseman merkitys kasvaa keskeiseksi.

Alue edustaa **rakennetun ympäristön toimivuuden, kokonaisvaltaisen resurssitehokkuuden, energiatehokkuuden, uusiutuvan energian hyödyntämisen ja muun ekologisen kestävyuden osalta kansainvälistä huippua**. Alue toimii kestävien **toimintamallien ja ratkaisujen** kasvualustana. Sijainti Salpausselän etelärinteessä ja runsas pohjavesi hyödynnetään energia- ja **hyvinvointitekijänä**.

## 4.4 Slogan Lahden radanvarrelle

Visiosta kiteytetyt iskulauseet toimivat viestinnän välineenä ja luovat tehokkaasti mielikuvaa kehittyvästä radanvarresta. Radanvarren osalta voi harkita esimerkiksi seuraavia iskulauseita, joita ideoitiin myös tulosseminaarissa.

### **Pohjois-Euroopan vetovoimaisin yritysalue**

- Liikenneyhteydet, kilpailukyky, yritysverkostot, resurssi- ja kustannustehokkuus, palvelut ja joustavuus

### **Etuovi Lahteen – käyntikortti Lahteen!**

Lahteen radanvarsi ensimmäisen mielikuvan kaupungista. Ensivaikutelma ratkaisee.

### **Elämisen ehdoilla! - Arki sujuu! - Hyvä koti yrityksille ja ihmisille**

- Sujuva arki kaikille ikäryhmille, työn ja vapaa-ajan yhteensovittaminen, logistiikka.

### **Historiaa ja perinteitä kunnioittaen**

### **Toteutustapa ohjaa ratkaisuja**

### **Radanvarsi ja Lahti – siellä on elämän tahti!**

### **Koti yritykselle ja itsellesi**

### **Elä keskiössä!**

### **Kohdataan radanvarrella! - Vartu ja vanhene radanvarrella!**



Kuva 6: Havainnekuva metsäalueesta (Arkkitehtitoimisto AJAK Oy)



## 5 Kehittämisen reunaehdot

### 5.1 Liikenne- ja ratkaisuihin liittyvät reunaehdot

Liikenne- ja ratkaisujen yhteensovittamisen osapuolina ovat kaupungin lisäksi Liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus. Eteläisen kehätien toteutuminen jaksottaa alueen kehittämistä ja uusien liittymien rakentaminen (nykyiselle Mannerheiminkadulle) alueelle on sidoksissa VT 12:n aikatauluun. Matkakeskusten alueen kehittämisen haasteena on, miten kaupungin sisäinen liikenne toimistoalueelle saadaan toimivaksi.

Lahti toimii seudullisena ja valtakunnallisena solmupisteenä, minkä takia Lahden kaupungilla on tavoitteena saada seudullisten reittien suunnittelu valmiiksi vuonna 2014 kaukoliikenteen reittien suunnittelu valmistuessa vuoden 2015 aikana.

Kaupungin on tarpeen selkeyttää vielä tarkemmalla tasolla, miten eritasoisten liikennejärjestelmien (VT 12, katuverkko, liittymät, kevyen liikenteen väylät) suunnittelu ja päätöksenteko etenevät ja miten eri osapuolten välinen koordinaatio hoidetaan. Osa kehitettävän alueen liikenne- ja ratkaisusta voi myös siirtyä alueen omistajien toteutusvastuulle osana muuta rakentamista.

#### 5.1.1 Lahden eteläisen kehätien toteutuminen (VT12)

Valtatie 12 on valtakunnallinen itä-länsisuuntainen päätieyhteys, joka kulkee Lahden keskustan eteläosan läpi. Liikenteen lisääntyessä nykyinen valtatie palvelee entistä heikommin valtakunnallista ja seudullista itä-länsisuuntaista liikennettä. Eteläinen kehätie on välttämätön liikenneverkon ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta. Nykyistä valtatietä ei voida kehittää liikenteen kasvun edellyttämällä tavalla päätieverkolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Tiesuunnitelma laaditaan vuonna 2008 valmistuneen yleissuunnitelman perusteella. Kehätie suunnitellaan Launeen linjauksen mukaisesti; se on hyväksytty yleissuunnitelman lisäksi maakuntakaavassa ja asemakaavoissa. Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä tarkastellaan hankkeen keventämistä ja toteutuskustannusten alentamista ensimmäisen rakennusvaiheen toteutuksen osalta.<sup>8</sup>

Uudenmaan ELY-keskus on käynnistänyt tiesuunnitelman laatimisen suunnittelu- ja aikataulun mukaisesti. Aikataulussa (kuva 7) esitetään suunnittelun etenemisen pääkohdat ja tiesuunnitelman pääaikataulussa (kuva 8) päätyövaiheet. Vuorovaikutus ja osallistuminen ovat tärkeitä suunnitteluhankkeen näkökulmia.

Tiesuunnitelma valmistuu vuonna 2015. Valmistumisensa jälkeen tiesuunnitelma etenee hallinnolliseen käsittelyyn, jonka aikana käsitellään mahdolliset valitukset. Suunnitelma pyritään hyväksymään vuonna 2016. Seuraava hallitus esittää liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnan hyväksyttäväksi hallituskaudella alkavat suuret infrahankkeet. Alueen kuntien ja eduskunnan tehty rahoituspäätökset, hankkeen valmistelu voidaan aloittaa (mm. urakkakilpailu).

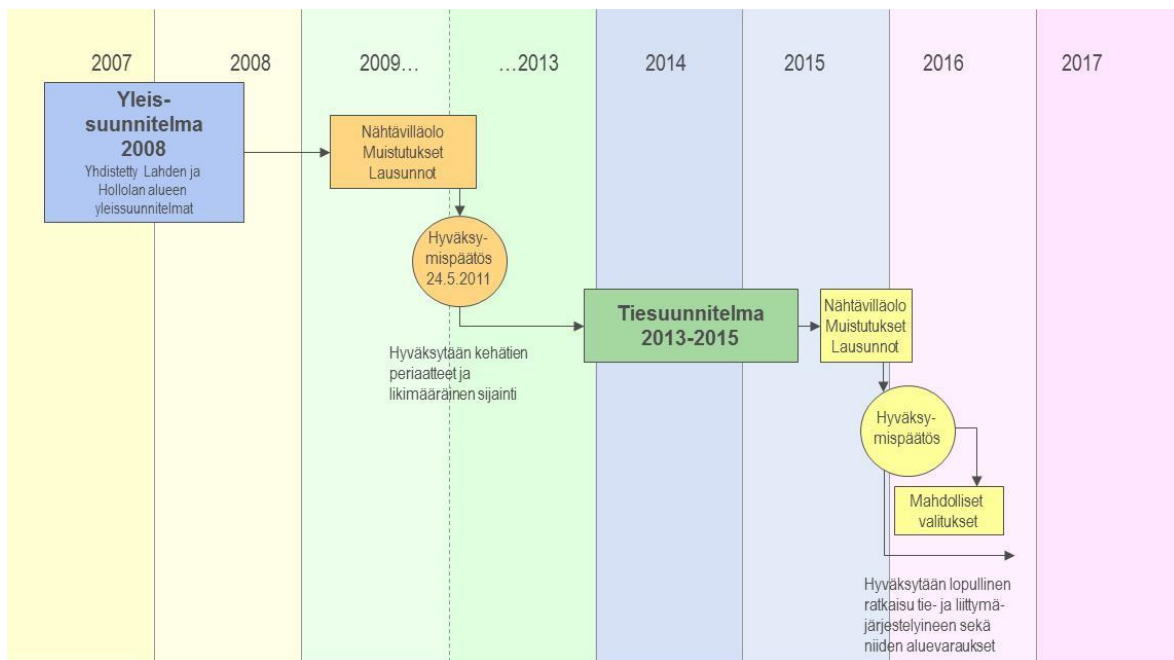
Liikennevirastolla ja ELY-keskuksilla on lukuisia rahoituksesta kilpailevia kehittämishankkeita valmis- teilla eri puolilla Suomea. Valtatien 12 siirtäminen Lahden keskustan kiertävälle eteläiselle kehätielle on Uudenmaan ELY-keskuksen kärkihanke pääkaupunkiseudun ulkopuolella.

Kun tiedetään valtion väyläinvestointeihin käytettävissä olevien varojen niukkuus, valtion voi olla haastavaa sitoutua VT12 Lahden eteläisen kehätien toteuttamiseen seuraavassa liikennepoliittisessa selonteossa. Lahden kaupungin päättäjät ja virkamiehet työskentelevät ahkerasti VT12:n siirron varmistamiseksi. Lahden eteläisen kehätien toteutuminen tekee Mannerheiminkadun kiinteäksi osaksi keskustan katuverkkoa, mikä lisää merkittävästi kiinnostusta radanvarren alueen rakentamiseen, mutta vaatii myös suuria panostuksia Lahden kaupungilta.<sup>9</sup>

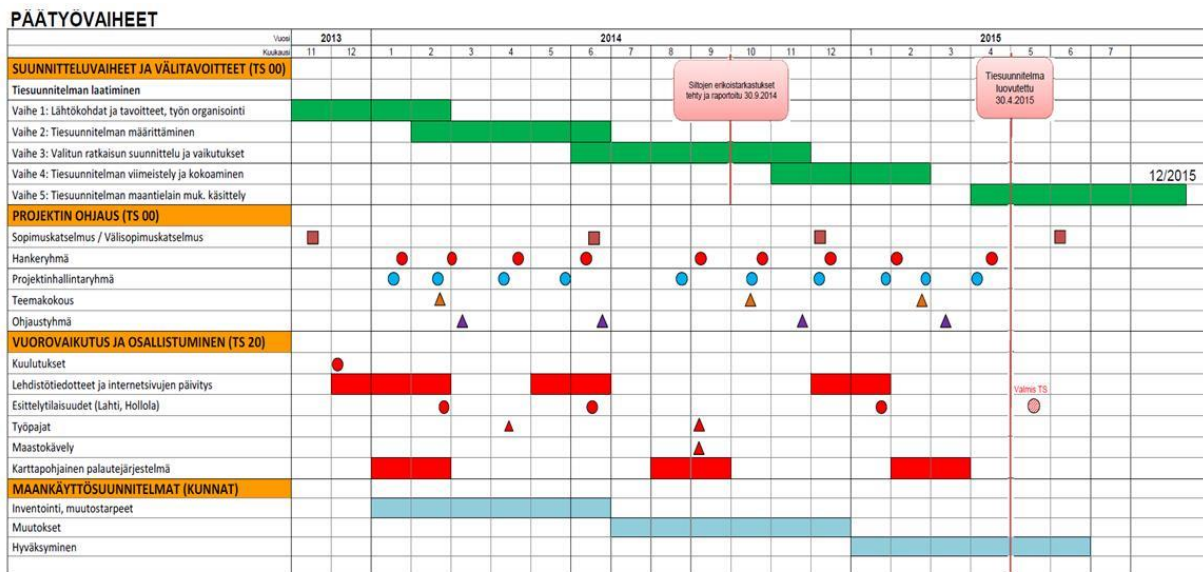
<sup>8</sup> ELY-keskus: <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/-/lahden-etelaisen-kehätien-tiesuunnittelu-kaynnistyy-udenmaan-ely-keskus-#.UwL8vIwldMM>

<sup>9</sup> Arviointitoimisto Oy Mikko Helenius & Co.: Investointi- ja toimitila markkinakatsaus Päijät-Häme 2014

Lisätietoja Lahden eteläisen kehätien tiesuunnitelman laatimisesta on hankkeen internet-sivuilla.



Kuva 7: VT12-hankkeen käsittelyn ja jatkosuunnittelun periaatteet (Ari Puhakka, Uudenmaan ELY-keskus)



Kuva 8: VT12 suunnittelun pääaikataulu (Ari Puhakka, Uudenmaan ELY-keskus)

### 5.1.2 Rata-alueen vaatimukset

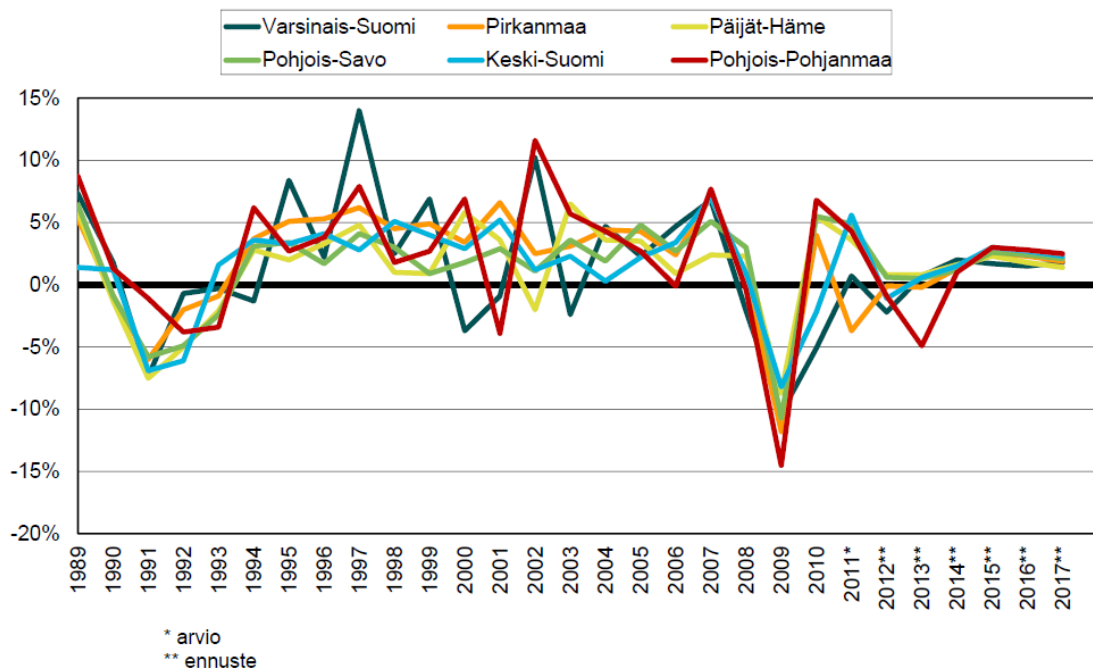
VR-Yhtymän omistaman alueen suunnittelun sisältö ja tavoitteet määrittävät MALPE-aiesopimuksen piiriin kuuluvien selvitysten pohjalta. Rata-alueeseen rajoittuvien osien kehittämisestä rajoittavat muun muassa pitkä ennakkointiaika (rata-alueella tehtävästä rakentamisesta on ilmoitettava hyvissä ajoin), melun, tärinän ja muiden haittojen huomioiminen sekä turvallisuuden varmistaminen.

## 5.2 Lahden toimitilakanta

KTI:n suurten kaupunkien (pl. pääkaupunkiseutu; Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) markkinakoonnista näkyy (kuva 10), miten vähäinen osuus toimistorakennuksilla on Lahden markkinoilla. Lahti erottuu muista vertailukaupungeista suurella teollisuus- ja varastorakennuksiin painottuvalla toimitilakannalla ja hyvin vähäisellä toimistorakennuskannalla. Teollisuus ja varastotiloista on ylitarjontaa.<sup>10</sup>

Päijät-Häme, Lahti alueen suurimpana kaupunkina mukaan laskettuna, oli yksi suurimmista häviäjistä 2000-luvun alussa tapahtuneessa IT-alan johtamassa nopeassa kehityksessä (kuva 9). Talouden näkökulmasta Lahti ei ole kyennyt vastaamaan nykyiseen moderniin liiketoiminnalliseen kysyntään, vaan se on joutunut tyytymään pienempien ja perinteisempien markkinoiden toimijoihin.

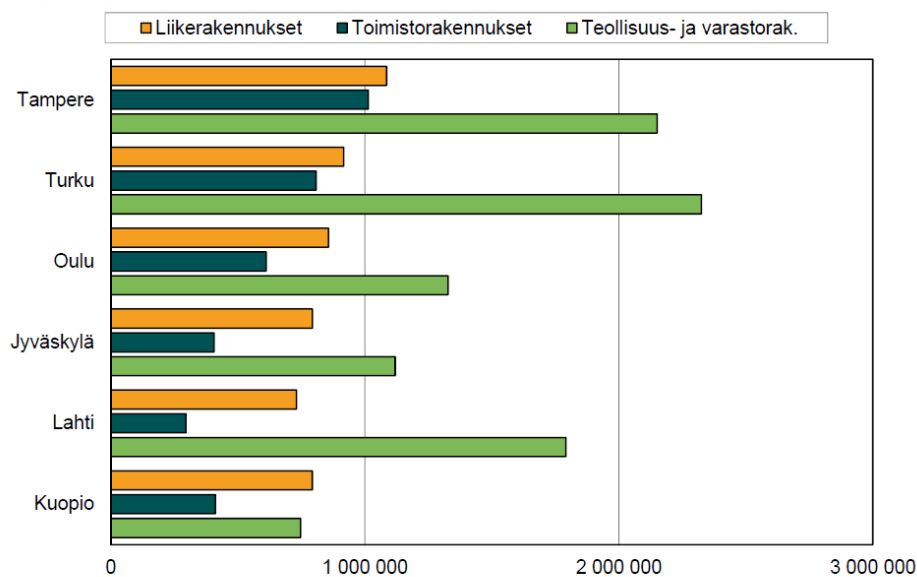
Lahden toimitilakeskittymiä ovat Askonalueen lisäksi lähinnä keskusta ja Niemenalue. Vanhaa toimitilakantaa poistuu, kun liiketiloja muutetaan asunnoiksi.<sup>11</sup> Lahden seudulla toimii vain muutamia suurempia kiinteistöalan toimijoita, jotka ovat sijoittuneet Niemen alueelle. Renor Oy Askonalueen keskittymälään on merkittävä kiinteistöalatoimija Lahdessa.



Kuva 9: BKT:n vuosimuutos kiintein vuoden 2000 hinnoin, % (KTI)

<sup>10</sup> Catella, Markkinakatsaus, syyskuu 2013

<sup>11</sup> Catella, Markkinakatsaus, syyskuu 2013



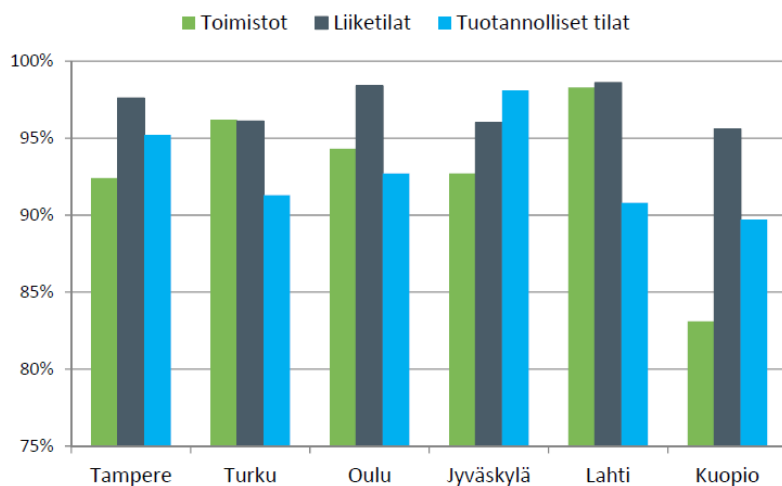
Lähde: Tilastokeskus

Kuva 10: Toimitilakanta, 31.12.2012 (KTI)

### 5.3 Tilojen käyttöasteet

Käyttöasteet ovat Lahdessa melko hyvällä tasolla toimistojen ja liiketilojen osalta. Tuotannollisten tilojen eli varastojen ja teollisuusrakennusten osalta käytössä on vajausta jo noin 10 % (kuva 11). Yritysten omien tilojen vajaakäyttö ei näy kootuissa markkinatiedoissa ja tilastoissa (esim. tuotantotilaa käytetään toissijaisessa varastokäytössä tms.).

Lahdessa ja etenkin radanvarressa on potentiaalia suurempaan toimistotilarjontaan esimerkiksi teollisuus- ja varistorakennuksien kiinteistökehityksen avulla.



Kuva 11: Käyttöasteet, syksy 2012 (KTI)

Lähde: KTI Toimitilavuokravertailu

## 5.4 Tuottovaatimukset ja vuokratasot

Lahti kilpailee pääkaupunkiseudun toimitilarajonnan kanssa. Näin ollen radanvarressa sijaitsevien tilojen hintatason tulisi olla pääkaupunkiseudun hintatasoa matalampi. Lahden alueen tuottovaatimukset noudattavatkin muiden vastaavien kasvukeskusten, lähinnä Jyväskylän ja Oulun tasoa, joka on Catellan ja KT:n keräämien tietojen mukaan n. 7–8 % toimitiloissa keskusta-alueella. Reunamilla tuottovaatimukset ovat luonnollisesti hieman korkeammalla tasolla.

Pääkaupunkiseudun tilojen tuottovaatimusten arvioidaan olevan nousussa pääkaupunkiseudun vakaakäytön painaessa sikäläistä vuokrahintatasoa. Pääkaupunkiseudun ongelmat voivatkin olla Lahdelle mahdollisuuksia. Pitkän aikavälin kehitysnäkymät ja riskit määrittävät alueen tuottovaatimukset.

Lahden keskustan neliövuokrahinta on 15,5–22,0 euroa ja Niemen alueen neliövuokrahinnat puolestaan 17,5–26 euron tasolla. Askonalueelle jo valmistuneet uusitut tilat antavat viitekehysten alueen vuokratasolle. Hintatasoon vaikuttavia tekijöitä ovat myös tilatehokkuus ja käyttökustannukset. Renorin näkemyksen mukaan alueen ylläpitokustannukset ovat keskimääräistä alhaisempia (2,5–5,5 €/m<sup>2</sup>), mikä on selvä kilpailuetu. Energiatohokkuudella on suuri vaikutus ylläpitokustannuksiin.

Lahden prime-kohteiden vuokrataso sekä kasvukeskusalueiden kiinteistösijoituksilta vaadittava tuototaso määrittelevät melko tarkkaan kiinteistökehityshankkeen toteutuskelpoisen kustannustason. Kiinteistöalan syklisyys ja sidonnaisuus yleiseen taloustilanteeseen aiheuttavat kysyntään suhteellisen nopeitakin vaihteluita. Hankkeiden kehittäminen on pitkäjänteistä, mutta markkinoiden vaihteluun on kyettävä vastaamaan ketterästi. Jokaisesta hankkeesta täytyy tehdä loistava.

## 5.5 Väestönkasvu, asuntojen kysyntä ja kysynnän tukeminen

Lahdessa asuu noin 103 000 asukasta ja kaupungin vuosittainen väestönkasvu on maltillista noin 0,7 %:a. Kaupungin tavoitteena on nostaa vuosittainen väestönkasvu yli 1 %:n.<sup>12</sup> Lahden seutukunnan väestönkasvun ennakoitaan jatkuvan tasaisena. (Kuva 12)

Lahdessa on tasapainoiset asuntomarkkinat ja asuntojen hinta- ja vuokrataso on suhteellisen edullinen muihin kaupunkeihin verrattuna.<sup>13</sup> Lahtea on rakennettu viime vuosina aktiivisesti ja sama laaja kehittäminen jatkuu myös tulevana vuosina. Uusia asuntoja syntyy tai on kaavailtu rakennettavaksi muun muassa Ranta-Kartanoon, Sopenkorpeen ja Hennalaan, joiden lisäksi keskusta uudistuu toriparkin rakentamisen ja useiden yksittäisten täydennysrakennushankkeiden kautta.

Useita laajahkoja aluekehityshankkeita yhtä aikaa toteutettaessa haasteena on rajallisten kehityspäätösten kohdentaminen. Radanvarren kehittäminen Lahden vetovoimaisimmaksi alueeksi vaatii merkittävää panostusta, jonka määrä riippuu viime kädessä asuntoihin ja toimitiloihin kohdistuvasta ja ennakoitavasta kysynnästä sekä näihin pohjautuvasta kaupungin tahdosta sekä yksityisten toimijoiden päätöksistä. Rajallisen kysynnän aiheuttama vaara on, että hankkeet eivät toteudu suunnitellulla tavalla suunnitellussa aikataulussa, jolloin kokonaisuus voi jäädä toimimattomaksi. Myös toteutuskustannukset voivat kasvaa.

Radanvarren rakentuminen edellyttää kasvavaa kysyntää niin asuntojen, toimitilojen kuin palveluiden osalta. Näin olleen radanvarren kehittymisen kannalta tärkeintä onkin löytää keinot kysynnän lisäämiseksi. Esimerkiksi Mannerheiminkadun varren alueen jalostus ja uudisrakentaminen sekä asuin- että liikekäyttöön on avain asemassa.<sup>14</sup> Viime vuosina Lahden alueen työpaikkojen määrä on kasvanut selvästi ja toivottavaa on, että työvoiman koulutustaso vastaa tarjolla olevien työpaikkojen vaatimuksiin. Pendelöinnin arvioidaan lisääntyvän Lahden ja pääkaupunkiseudun välillä.

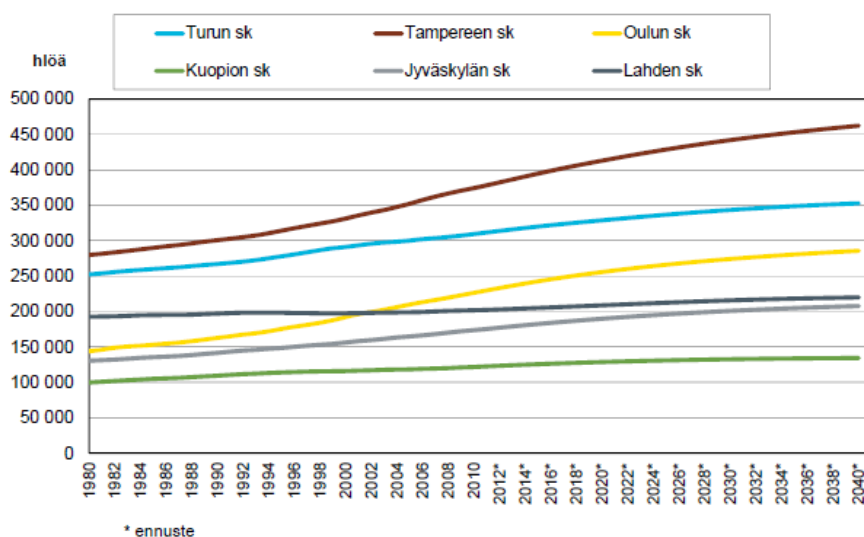
<sup>12</sup> Lahden kaupunki, nykytila-analyysi 2013

<sup>13</sup> Lahden yleiskaava 2025, yleiskaavan toteutusohjelma, maa- ja asuntopoliittiset linjaukset.

<sup>14</sup> Arviointitoimisto Oy Mikko Helenius & Co.: Investointi- ja toimitila markkinakatsaus Päijät-Häme 2014



Radanvarsi erottuu muista Lahden alueellisista kehityshankkeista ennen kaikkea hyvän sijaintinsa ja erinomaisten liikenneyhteyksien ja liikkumisen vaivattomuuden ansiosta. Radanvarren keskeisimpiä veto-voimatekijöitä ovat siis erinomaiset mm. liikenneyhteydet etelään ja itään ja näihin asiakasvirtoineen ja mahdollisuuksineen, yritystoiminnan verkoston syntyminen sekä mahdollisuus todella kunnianhimoisen ja tulevaisuuteen katsovan alueen toteuttaminen. Yksi tärkeimmistä kysyntää lisäävistä tekijöistä radanvarren kehittämisen kannalta on matkakeskukseen ja sen toimintaa tukevien palvelujen nopea kehittyminen.



Lähde: Tilastokeskus

Kuva 12: Väestönkehitys seutukunnittain (KTI)

## 6 Alueen kehittämisprosessi

Jotta kunnianhimoiset tavoitteet voidaan saavuttaa, asemanseudun kehittämisprosessissa tulee onnistua. Osapuolten välinen ylivoimainen yhteistyö mahdollistaa sen, että asemanseudusta kokonaisuutena syntyy ”jotain tavanomaisesta parempaa”. Kuten työpajoissa todettiin, ”tavanomaisella” yhteistyöllä saavutetaan tavanomaisia asioita ja tyypillistä kaupunkirakennetta, mutta ylivoimaisella yhteistyöllä päästään loistavaan lopputulokseen.

### 6.1 Kriittiset menestystekijät alueen kehittämisessä

Alueen kehittämiseen liittyen työpajoissa tunnistettiin kriittisiä menestystekijöitä, joissa onnistuminen on välttämätöntä tavoitteiden saavuttamiseksi. Alueen toteuttamiseen liittyen tulee onnistua seuraavissa asioissa:

#### 1. Vetovoimaisuuden luomisessa & yritystoiminnan keskittymän synnyttämisessä

Asemanseudun vetovoimaisuus ja yritystoiminnan verkostomainen keskittymä eivät synny itsestään, vaan niiden eteen pitää tehdä pitkäjänteistä ja määrätietoista työtä. Vetovoimaisuutta tulee kasvattaa konkreettisoin toimin ja monien toimijoiden yhteistyöllä. Ratkaisevaa on, että alueesta luodaan vetovoimainen niin yritystoiminnan, asumisen kuin palveluiden sijoittumisenkin suhteen.

On ratkaistava, millä keinoilla alueelle kohdistuva kysyntä saadaan pitkäjänteiseksi ja yleisestä taloudellisesta tilanteesta riippumattomaksi (sijoittajan kannalta katsottuna ”prime-alueeksi”). Tärkeää on saada kysyntä kasvamaan pienistä yksittäisistä hankkeista lähtien. Kun alueen toimitiloihin kohdistuu ”rajaton” kysyntä, houkuttavuus kiinteistösijoituskohteena kasvaa riskien vähetessä.

#### 2. VT12:n uudelleenlinjauksen nopeassa päättämisessä ja toteuttamisessa

Valtatie 12:ta siirtyminen uudelle linjaukselleen on ratkaisevan tärkeää. Lahden eteläinen kehätie tulee rakentaa mahdollisimman nopeasti. Eteläisen kehätien rakentaminen edellyttää, että hanke on seuraavassa valtion liikennepoliittisessa selonteossa.

Sitovan päätöksen tekeminen väylän siirtymisestä mahdollistaisi radanvarren liikenneyhteyksien (liittymät jne.) kehittämisen sekä tilapäisjärjestelyjen toteuttamisen, joiden avulla muun muassa alueen liittäminen osaksi Lahden keskustaa voidaan aloittaa.

#### 3. Radanvarren liittämisessä Lahden nykyiseen keskustarakenteeseen

Radanvarsi halutaan liittää tiiviisti osaksi Lahden nykyistä keskustaa ja kehittää siitä keskustan uusi osa. Yhdistyminen edellyttää ennen kaikkea sujuvia ja toimivia yhteyksiä keskustaan, niin kevyen kuin joukkoliikenteenkin osalta. Radanvarresta tulee päästä helposti ja nopeasti keskustaan ja takaisin.

#### 4. Päätöksenteossa eri tasoilla

Radanvarsta suunniteltaessa on suunnitelmista tehtävä niin erinomaiset ja houkuttelevat, että toteuttamatta jättäminen ei ole vaihtoehto.

Päätäjille kaupungin ja valtion eri tasoilla sekä yrityksissä tulee päätöksenteon tueksi tarjota avoin ja vuorovaikutteinen prosessi ja jatkuva vuoropuhelu. Hyvin valmistelluilla ehdotuksilla halutaan edistää sujuvaa toteutusta.

## 5. Alueen kehittämisprosessissa ja yhteistyössä

Alueen kehittämistä tulee tehdä erinomaisella, rajoja rikkovalla ja luottamukseen perustuvalla yhteistyöllä. Kaikki toimijat sitoutuvat yhteiseen kehittämiseen pitkäksi aikaa.

### Vetovoimaisuuden luominen & yritystoiminnan keskittymän synnyttäminen

Vaatii pitkäjänteistä ja määrätietoista toimintaa, ei synny itsestään. Vetovoimaisuutta kasvatettava konkreettisin toimin ja kaikkien yhteistyössä. Vetovoimaisuus yritystoiminnan, asumisen ja palveluiden suhteen.

### VT12:n uudelleenlinjauksen nopea päättäminen ja toteuttaminen

Valtatie 12:n nopea siirtyminen uudelle linjaukselleen on ratkaisevan tärkeää. Sitova päätös siirtymisestä mahdollistaisi liikenneyhteyksien kehittämisen, tilapäisjärjestelyjen toteuttamisen ja keskustaintegroinnin aloittamisen.

### Radanvarren liittäminen Lahden nykyiseen keskustarakenteeseen

Radanvarsi halutaan liittää tiiviisti osaksi Lahden nykyistä keskustaa ja kehittää siitä keskustan uusi osa. Yhdistyminen edellyttää erityisesti sujuvia yhteyksiä keskustaan, niin kevyen kuin joukkoliikenteenkin osalta.

### Päätöksenteko eri tasoilla

Radanvartta suunniteltaessa suunnitelmista on tehtävä niin erinomaiset ja houkuttelevat, että toteuttamatta jättäminen ei ole vaihtoehto. Päättäjille kaupungin ja valtion eri tasoilla sekä yrityksissä tulee päätöksenteon tueksi tarjota avoin ja vuorovaikutteinen prosessi ja jatkuva vuoropuhelu.

### Alueen kehittämisprosessi ja yhteistyö

Alueen kehittämistä tulee tehdä erinomaisella, rajoja rikkovalla, luottamukseen perustuvalla yhteistyöllä. Kaikki toimijat sitoutuvat yhteiseen kehittämiseen pitkäksi aikaa.



Kuva 13: Kriittiset menestystekijät klinikkatyöskentelyn perusteella

## 6.2 Oleelliset näkökulmat alueen kehittämisessä

Työskentelyssä tunnistettiin tiettyjä, edellä mainittuja kriittisten menestystekijöiden listaa täydentäviä näkökulmia, joissa onnistuminen mahdollistaa radanvarren halutunlaisen kehittymisen. Näitä ovat:

### **Alueen kehittämisen ja kaavoituksen jakaminen osiin**

Alueen kehityshankkeet ajoittuvat useiden vuosien ajalle ja kaavoituksen tulee voida joustaa tila- ja asun-tokysynnän tarpeiden mukaisesti. Koko alueelle laaditaan maankäytön yhteinen kaavarunko, jonka puitteissa jätetään kuitenkin vapauksia kehittää yksittäisiä asemakaavoja joustavasti.

### **Liikenne- ja rataverkon yleissuunnitelma ja liittymät 3D-malliin**

Alueen liikenne- ja rataverkon kehittäminen ovat haasteellisia järjestää, koska mahdollisuudet uusiin liittymiin ennen VT12:n muutoksia ovat varsin rajoitetut. Alueen vaiheittain rakentuvat liikenne- ja rataverkon kevyenliikenteenväylät mukaan lukien olisi tarpeen mallintaa 3D-tasolle, jotta ne voidaan ottaa huomioon eri osa-alueiden suunnittelussa.

### **Skenaariot elinkeinoelämän ja liiketoiminnan kehittymiselle**

Toimitilojen ja asuntojen tarve tulisi voida ennakoita vastaamaan elinkeinoelämän ja kaupungin kehittämisen tarpeita. Tilatarpeita voitaisiin arvioida toteutuneen kehityksen pohjalta vaihtoehtoisilla skenaarioilla. Tarkasteluissa voisi ottaa huomioon myös VT12:n siirtämisen aikataulu ja vaikutukset alueen kehittymiseen.

### **Kaupungin investoinnit alueelle**

Kaupungin rooliin kuuluu järjestää alueelle tarvittavat julkiset palvelut, mutta niiden tuottamiseen voidaan käyttää palvelutuottajia ja vuokratiloja. Alueen infrarakenteiden (kadut, kevyenliikenteenväylät, putki- ja kaapeliverkostot, energiaratkaisut ym.) investointi- ja toteutusvastuista voidaan sopia kaupungin, palvelutuottajien ja maanomistajien kesken.

### **Asumisen määrä alueella ja alueelle tarvittavat oheispalvelut**

Lahden seudun kasvu on toteutunut tasolla 1000 asukasta/vuosi. Alueen sisäistä muuttoa ei ole luvussa mukana ja muuttoliike kaupunkiin on voimistunut ikääntymisen vuoksi. Alueesta voidaan kehittää houkutteleva asuinympäristö, jossa tarvittavat palvelut ovat saatavissa läheltä eri ikäryhmille. Laadukas ja elävä asuinalue on vetovoimatekijä houkutella ammattitaitoisia työvoimaa alueen yrityksille ja tuo hyviä veronmaksajia kaupungille.

### **Venäjän liikenteen mahdollisuudet**

Kansainvälinen ratayhteys ja helppo siirtyminen lentoasemalle luovat erinomaiset edellytykset houkutella myös ulkomaalaisten yritysten sivutoimipisteitä alueelle. Myös matkailun ja siihen liittyvien oheispalvelujen kehittyminen on kiinni aktiivisesta ja oikein kohdennetusta markkinoinnista ja määrätietoisesta kehittämisestä.

### **Investointien taloudelliset toteutusedellytykset**

Hankkeiden kehittyminen toteutusvaiheeseen edellyttää kysynnän ja taloudellisten reunaehtojen tasapainoa. Tilavuokrataso määrittyy tilatehokkuuden, vuokrauskonseptin sekä Lahden ja myös pääkaupunkiseudun vuokramarkkinoiden mukaisesti. Vuokrataso ja tuottovaatimus asettavat rajat investointikustannuksille.



## 6.3 Teesit radanvarren kehittämiselle

Työpajatyöskentelyssä nousi esiin ideoita, toiveita ja ajatuksia siitä, miten Lahden keskustan radanvarrta haluttaisiin kehittää. Tässä nämä ajatukset on koottu ”teeseiksi”, jotka ovat yleisiä periaatteita alueen rakennusvaihetta ohjaamaan.

Ehdotamme, että radanvarren kehittämiseen osallistuvat sitoutuvat toimimaan näiden teesien mukaisesti.

### Lupaukset todeksi

Radanvarsi toteutetaan sellaisena kuin luvataan. Alueen toteuttamisessa vastataan asetettuihin tavoitteisiin ja varmistetaan, etteivät tavoitteet laimennu ajan myötä. Tämä otetaan toimintaa vahvasti ohjaavaksi periaatteeksi.

### Tehdään ylivoimaista yhteistyötä

Asemanseutuun liittyvien monien eri osapuolten (julkisten ja yksityisten) yhteistyö nostetaan uudelle tasolle. Yhteistyötä tehdään toteutustavoiltaan ja menettelyiltään avoimesti, aktiivisesti ja tiiviisti, mikä mahdollistaa ketteryden, kumppanuuden ja kokonaisoptimoinnin alueen suunnittelussa ja toteutuksessa.

### Jatkuva edistyminen näkyväksi

Alueen ensimmäiset valmistuvat rakennukset vahvistavat alueen profiilia ja tukevat ”etuovi Lahteen” -mielikuvaa. Toteutusvaiheen alettua koko ajan pitää tapahtua ja kehittyminen tehdään viestinnällä näkyväksi. Valmistuvat kokonaisuudet tukevat alueen imagoa ja brändiä.

### Rakennetaan vaiheittain valmiiksi

Alue rakennetaan ”pala kerrallaan” valmiiksi. Radanvarren toteutusvaihe on hyvin pitkä, joten toteutuksen ennakointiin ja ohjelmointiin kiinnitetään erityistä huomiota. Näin minimoidaan epäjärjestyä ja parannetaan rakennustyömaan aikaista viihtyisyyttä, koettua turvallisuutta ja palveluita.

### Aktivoidaan tilapäiskäyttöä

Radanvarsi rakentuu vaiheittain, mikä mahdollistaa rakentamattomien alueiden ja tilojen tarjoamisen tilapäiskäyttöön (esim. kaupunkiviljely, skeittipuu, maalausalue, jne.). Tilapäiskäyttö synnyttää alueelle elämää mahdollistaa alueeseen tutustumisen ja luo sille imagoa.



Kuva 14: Alueen kehittämisen teesit

*Tulosseminaarin osallistujilla oli mahdollisuus ehdottaa teesejä. Näitä ehdotuksia olivat:*

- *Tehdään kerralla laatua*
- *Luodaan alueelle imago*
- *Tehdään kriittistä yhteistyötä vaiheistuksen kriittisissä pisteissä*
- *Rakennetaan korkeatasoinen kaupunkiympäristö*
- *Rakennetaan alue ihmisten tarpeisiin*

## 6.4 Roadmap – radanvarren ennakoituja kehitysvaiheita

Koko laajan radanvarren kehittäminen on moniulotteinen kokonaisuus, jonka yksityiskohtaiset vaiheet toteutusaikatauluineen tarkentuvat pala kerrallaan tulevina vuosina. Klinikkatyöskentelyssä todettiin tarve muodostaa yhteinen näkemys tällä hetkellä tiedossa olevista tai ennakoitavista kehitysvaiheista.

Työskentelyn tuloksena esitetään luonnos radanvarren kehittämisen ennakoiduista vaiheista ja alustavasta aikataulusta vuosina 2013-2020.. Tunnistetut toimenpiteet painottuvat lähivuosiin. Katso liite 10.8 *Aikataulu: Radanvarren kehittymisen ennakoituja vaiheita.*

## 7 Viestinnän ja markkinoinnin toteuttaminen

### 7.1 Yhteistä viestintää tarvitaan

Keskustan radanvarren viestintä ja markkinointi tulee suunnitella kokonaisvaltaisesti ja etupainotteisesti. Alueen yhteisen viestinnän suunnittelu on nyt erittäin ajankohtaista ja tarpeellista, sillä radanvarren kehittäminen etenee vauhdilla. Asemanseudun monikanavaisen viestinnän tulee yhdistyä Lahden (seudun) viestintään, jotta alue jo mielikuvissa liitetään Lahteen.

Alueen viestintään ja markkinointiin liittyen työskentelyssä tuotiin esiin seuraavia yleisiä huomioita ja painotuksia.

- Eri toimijoiden on viestittävä samalla tavalla ja samaan suuntaan.
- Kaiken viestinnän on oltava positiivista ja ”henkeä luovaa”. Viestinnässä tulee synnyttää ja vahvistaa usko alueen toteutumiselle.
- Yksinkertainen viesti toimii tehokkaimmin kansainvälisillä markkinoilla. Yhteisviestinnällä kasvatetaan radanvarren ja koko Lahden houkuttelevuutta.
- Viestintä liittyy keskeisesti alueen profiiliin ja imagon toteuttamiseen.

Klinikkaan osallistuneilla organisaatioilla korostavat eri viestintänäkökulmia. Lahden kaupungilla painottuu julkisen toimijan tiedottaminen, suunnitelmien nähtävillä olo ja avoimuus. LADEC painottaa markkinointia ja liiketoiminnan kasvua. Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto viestivät liikennejärjestelmään liittyvistä kysymyksistä ja VR luonnollisesti raideliikenteestä. Renorin toiminnan kannalta tärkeää on markkinointiviestintä ja Askonalueen kysynnän lisääminen.

### 7.2 LADEC markkinoinnin veturina

Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy markkinoi Lahtea ja Lahden seutua suomalaisille toimijoille sekä kasvavassa määrin myös ulkomaisissa tapahtumissa kansainvälisille sijoittajille. LADEC ostaa Lahden seudulle markkinointipalveluita, kuten markkinoinnissa hyödynnettäviä kartta-aineistoja, uutiskirjeratkaisuja ja grafiikkaa. LADEC on valinnut mainostoimiston toteuttamaan Lahden kaupungin markkinointia ja kehittämään imagoa. Niin ikään LADEC koordinoi asiakashankintaprosessia ja hankkii tähän tarvittavat resurssit. LADEC profiloi Lahden ja Lahdenseudun yritysalueita eri toimialoille sopiviksi.

LADEC on siis keskeinen markkinointiviestintää toteuttava ja osapuolia yhteenkokoava toimija, jolla lankeaa suurin markkinointivastuu erityisesti yritystoiminnan synnyttämisen näkökulmasta. LADECin olisi hyvä omissa toiminnassaan varmistaa riittävä resursointi myös radanvarren kiinnostavuuden lisäämiseen ja markkinointiyhteistyön koordinoimiseen.

### 7.3 Alueen nimi ja brändäys

Klinikatyöskentelyssä nousi esiin kysymys alueen nimestä ja brändistä. Jatkossa tarkemmin mietittäväksi jäi, käytetäänkö koko radanvarrelle (asemanseutu, radanvarsi) yhtä nimeä vai hyödynnetäänkö enemmän alueen osien nimiä (esim. perinteinen ja historialtaan rikas Askonalue). Työskentelyssä todettiin myös, että Lahden kaupungilla on nimistötoimikunta, joka ylläpitää ja myöntää uusia nimiä. Mahdolliset uudet nimet arvioidaan nimistötoimikunnassa.

Tulosseminaarin valmistelun yhteydessä otettiin käyttöön ilmaisu Lahden keskustan radanvarsi kuvaamaan koko radanvarren laajaa aluetta sekä korostamaan alueen yhdistymistä osaksi Lahden tämän hetkistä keskustarakennetta. Askonalue -termi säilyy jatkossakin ja viittaa radanvarren tähän osaan.

Työpajoissa benchmarkattiin muutamia esimerkkejä suomalaisista alueista, joille on rakennettu kattava aluebrändi alkaen alueen uudelleennimeämisestä ja päättyen kokonaisvaltaisen viestinnän toteuttamiseen sosiaalisessa mediassa. Työpajojen aineistot ovat osallistujien käytettävissä. Näiden aikaisempien kokemusten hyödyntäminen alueen jatkovalmistelussa on tarpeen. Alueen tunnettavuuden lisäämiselle ja brändäykselle todettiin olevan tarvetta.

## 7.4 Yhteisen viestinnän seuraavia askeleita

Työskentelyssä todettiin, että radanvarren yhteinen viestintäryhmä perustetaan suunnittelemaan ja toteuttamaan radanvarren yhteistä viestintää ja koordinoimaan osapuolten omaa viestintää. Viestintäverkoston kokoaminen ja toimijoiden välisen vuorovaikutuksen rakentaminen on tärkeää.

Viestintäryhmään toivotaan edustajia alueen keskeisiltä toimijoilta, joita tässä vaiheessa ovat ainakin Lahden kaupunki, Renor, LADEC, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja VR. Lahden kaupunki kutsuu ryhmän koolle joulukuun helmikuussa 2013-2014. Viestintäryhmän ensimmäisiä tehtäviä on määrittää viestinnän lähtökohdat (nimet, brändi, logo, alueen profiili, pääviestit, jne.), suunnitella vuoden 2014 viestintä ja arvioida tarvittavaa resursointia.

Radanvarren alueen markkinoinnissa on luontevaa käyttää Lahden kaupungin viestinnällisiä linjauksia. Kysymyksiä ratkaistavaksi

- Alueen nimikokonaisuudesta päättäminen: Onko koko asemanseudulla yhteinen nimi vai onko eri osilla omanlaisensa osabrändit ja nimet? Avoin nimikilpailu?
- Hankitaanko ulkopuolisia viestintäpalveluita (esimerkiksi aluebrändäys, viestintäsuunnitelman teko, viestinnän operatiivinen toteuttaminen)?
- Miten viestintä organisoidaan ja resursoidaan? Mitä kukakin taho tekee?
- Perustetaanko alueen esittelypiste?
- Minkälaista alueen markkinointimateriaalia tuotetaan ja miten viestintää tehdään (www-sivut, esitteet, videot, esitykset, ständit, yleisötilaisuudet, vierailukäynnit, sosiaalinen media, jne.)?

## 7.5 Viestinnän kohderyhmät

Radanvarren viestintää suunniteltaessa ja toteutettaessa tulee huomioida ainakin tiettyjen viestinnän kohderyhmien erityistarpeet. Näitä kohderyhmiä ovat päätöksentekijät, alueen kehittämiseen liittyvät sidosryhmät ja kumppanit sekä Lahden ja radanvarren nykyiset ja tulevat asukkaat sekä yritykset.

Viestintää on alla käsitelty karkealla tasolla miettimällä kohderyhmiä, tavoitteita ja pääviestejä.



### 7.5.1 Päätöksentekijät

Päätöksentekijöitä ovat erityisesti viranomaiset ja luottamushenkilöt, jotka tehtäviinsä liittyen päättävät radanvarren kehittämiseen liittyvistä asioista. Lisäksi valmistelevat virkamiehet kuuluvat tähän kohderyhmään.

**Viestinnän tavoitteena** on radanvarren kehittämisen sujuva eteneminen. Tarvittavat päätökset tehdään oikea-aikaisesti ja nopeasti. Odottamattomat ja ei-toivotut viivästykset voidaan välttää ennakoimalla ja toimittamalla tarvittavat tiedot toimittamalla ajoissa.

Päätöksentekijöille suunnatussa viestinnässä korostuvat tietyt asiat, osin yleiseen viestintään liittyvien periaatteiden lisäksi. Näitä ovat muun muassa:

- Kustannuksista ja tuotoista viestiminen: Mitä kustannuksia aiheutuu investointihetkellä, mitä kustannuksia ja tuottoja on odotettavissa pitkällä aikavälillä?
- Hankkeen ja kehittämisen aikataulu ja eteneminen: Kaavahankkeen viestinnälle on olemassa selvä prosessi, jota noudatetaan. Kehitysvaiheessa olevan hankkeen viestintäprosessi ei ole niin selkeä ja vakiintunut, joten viestintä vaatii enemmän suunnittelua ja huomiota.
- Vastuu ja yhteystiedot: radanvarren kokonaisuudessa on monia toimijoita, minkä vuoksi eri tahojen roolit tulee viestiä selvästi. Esimerkiksi vastuuhenkilöt tulee kertoa selvästi. Yhteystietojen jakaminen eri tahoille on myös tärkeä osa viestintää.
- Avoimuus: Avoimuuden tulee olla keskeinen periaate asemanseudun kehittämisessä. Uusimman tiedon jakaminen ja toisten toimijoiden/viranomaisten ajan tasalla pitäminen ja suunnitelmista etukäteen kertominen sujuvoittavat toimintaa.

Liitteeseen 10.9 on listattu tarkemmin viestinnässä huomioitavia päätöksentekijätahoja.

### 7.5.2 Alueen toteuttamiskumppanit

Toteuttamiskumppaneita ovat kaikki ne tahot, jotka voisivat tavalla tai toisella olla mukana radanvarren toteuttamisessa. Laajan aluekokonaisuuden toteuttaminen tarjoaa osallistumismahdollisuuksia monille erityyppisille toimijoille.

**Viestinnän tavoitteena** on tarjota kokonaisvaltainen ja houkutteleva kuva asemanseudusta vetovoimaisena yritysalueena ja modernina kaupunginosana. Viestintä tarjoaa visioita, jotka toteutuvat. Samansuuntaisen viestinnän avulla vahvistetaan alueen houkuttelevuutta ja kokonaiskuvaa. Alueen nimi ja vahva brändi ovat tärkeitä.

Toteuttamiskumppaneita voivat olla mm.

- Rakennusyritykset, asuntorakentajat
- Suunnittelu- ja konsulttitoimistot, arkkitehtitoimistot
- Institutionaaliset kiinteistösijoittajat
- Vuokra-asuntoyritykset ja -yhteisöt
- Kaupan alan toimijat
- Palveluyritykset
- jne.

### 7.5.3 Lahden ja radanvarren asukkaat

**Viestinnän tavoitteena** on tiedottaa ajantasaisesti ja jatkuvasti asemanseudun kehittymisestä. Alueen rakentaminen kestää arviolta parikymmentä vuotta, joten viestinnän tulee tuottaa sekä lyhyen että pitkän aikavälin tietoa. Viestitään siitä, miten suunnitelmat muuttuvat todeksi. Viestinnässä tulee tavoittaa henkilöt, joilla on tavalla tai toisella kiinnostusta osallistua asemanseudun kehittämiseen tai jotka voivat harkita alueelle muuttamista.

### 7.5.4 Radanvarren yritykset

Askonalueella ja Lahdessa toimii laaja joukko yrityksiä ja laaja elinkeinoelämän verkosto. Heille suunnatun **viestinnän tavoitteena** on kertoa alueen liiketoimintaympäristön ja tilakannan kehittymisestä ja sen tarjoamista mahdollisuuksista.

Uudet radanvarteen mahdollisesti sijoittuvat toimijat ovat yksi keskeinen kohderyhmä. Näitä toimijoita ja yrityksiä voivat olla esimerkiksi.

- Lahteen/radanvarteen mahdollisesti muuttavat yritykset
- Valtion virastot (voidaan viestiä radanvarren mahdollisuuksista valtion virastojen ja toimijoiden toimipisteeksi).

### 7.5.5 Sidosryhmät, kumppanit ja yhteistyötahot

Sidosryhmien, kumppaneiden ja yhteistyötahojen kanssa voidaan toteuttaa monenlaista ja kaikkia osapuolia hyödyttävää yhteistyötä.

Liitteeseen 10.9 on listattu tarkemmin tahoja, joiden tarpeet tulisi huomioida viestinnässä.

## 8 Suosituksia jatkotoimiksi

Työpajatyöskentelyssä on tunnistettu asemanseudun kehittämiseen liittyviä suositeltavia toimenpiteitä ja ehdotuksia.

<b>1. Kiteytetään yhteinen visio ja tahtotila</b>	<b>6. Sovitaan alueen infrastruktuurin toteutuskustannusten jaosta</b>
<b>2. Lisätään tilakysyntää, tuetaan yritysten syntymistä/sijoittautumista alueelle</b>	<b>7. Otetaan käyttöön yhtenäiset ja tehokkaat viestintäkäytännöt</b> Organisoidaan yhteinen viestintä, suunnitellaan ja lanseerataan alueen brändi(t), resursoidaan markkinointi- ja viestintäyhteistyö.
<b>3. Selkeytetään kehitysprosesseja</b> Mitä ovat osapuolet, vastuut, prosessit ja vaiheistus asumisen, palveluiden, toimitilojen ja liikenneneratkaisuiden kehittämisessä?	<b>8. Tunnistetaan alueelliset teknologiaratkaisut</b> Sovitaan näiden toteuttamisesta/toteuttamatta jättämisestä.
<b>4. Vaiheistetaan maankäyttöön kokonaissuunnitelma</b> Jaetaan maankäytön kokonaissuunnitelma alueittain toteutettaviin vaiheisiin ja asetetaan näille karkeat aikataulutavoitteet.	<b>9. Arvioidaan alueen tulojen potentiaali</b> Arvioidaan alueen tulevaisuudessa tuottamat verotulot ja elinkeinoelämän vilkastumisesta kertyvät välilliset tulot.
<b>5. Sovitaan koordinointi- ja päätöksentekomenettelyistä</b> Maankäytön suunnittelu, liikenneneratkaisut, viestintä- ja markkinointiyhteistyö, elinkeino- ja yritysohjelma	

Kuva 15: Klinikkan työpajoissa tunnistetut toimet alueen kehittämiseksi

### 1. KITEYTETÄÄN YHTEINEN VISIO JA TAHTOTILA

Alueen tahtotilaa on kuvattu aikaisemmin tässä raportissa. Yhteiseen visioon / kehittämisen tavoitteisiin sitoutuminen on tärkeää.

### 2. LISÄTÄÄN TILAKYSYNTÄÄ, TUETAAN YRITYSTEN SYNTYMISTÄ/SIJOITTUMISTA ALUEELLE

Radanvarren kehittyminen tavoitellun kaltaiseksi edellyttää uuden liiketoiminnan syntymistä ja siirtymistä alueelle, kuten aikaisemmin on todettu. Tämä vaatii määrätietoisia toimia alueen houkuttelevuuden ja tilakysynnän jatkuvaksi kasvattamiseksi. Markkinointityötä tulee tehdä yhteistyössä siten, että se on suunniteltua ja etukäteen sovittua.

LADECilla on keskeinen rooli alueen vetovoimaisuuden kasvattamisessa, markkinoinnissa ja toimien koordinoinnissa. Suosittelemme, että LADEC resursoi tarvittavan työpanoksen tähän työhön, tarkentaa yhdessä muiden osapuolten kanssa alueen yritysalueprofiilia ja toteuttaa elinkeino- ja yritysohjelman (josta sovittu MALPE+Y sopimuksessa).

### 3. SELKEYTETÄÄN KEHITYSPROSESSEJA: TOIMINTOJEN KEHITTÄMISEN OSAPUOLET, VASTUUT, PROSESSIT JA VAIHEISTUS

#### Asuminen

- Millainen määrä asuntoja alueelle tarvitaan/halutaan?
- Mille alueille ne sijoittuvat, miten liittyvät jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen?
- Miten aikataulutetaan alueen muu kehittyminen, ettei asumiselle aiheudu merkittävää haittaa muun alueen rakentumisesta?
- Jaotellaanko eri asumismuotoihin?
- Mitä arjen palveluita näille tarvitaan?

#### Palvelut

- Mitä toimintoja matkakeskukseen sijoitetaan?
- Mitä toimintoja matkailu tarvitsee (hotelli, kokoustiloja, ?)
- Alueelle tarvittavat verkkopalvelut?
- Muita eri toimintoja tukevia palveluita?

#### Toimitilat

- Millaisia asiakastarpeita toimitiloille on tunnistettavissa?
- Kysyntää edistävät toimenpiteet?
- Missä määrin tarvitaan uusia tilakonsepteja?
- Mitä tukitoimintoja toimitiloille tarvitaan?

#### Liikenne

- Matkakeskusta palvelevat ratkaisut?
- Millaisissa vaiheissa VT12:n uudelleenlinjaus vaikuttaa alueen liikennejärjestelyihin, (muutokset katuverkkoon ja uudet liittymät)?
- Miten alueen eri toimintojen pysäköintitarpeet määritellään?
- Kevyen liikenteen yhteystarpeet?



#### 4. VAIHEISTETAAN MAANKÄYTÖN KOKONAISUUNNITELMA

Alueen maankäytön kokonaissuunnitelma ("masterplan") jaetaan alueittain toteutettaviin vaiheisiin ja asetetaan karkeat aikataulutavoitteet

Lahden kaupunki on laatinut radanvarren kehittämisen vaiheistuksen, joka esittää hyvin asemanseudun kaavoituksen tavoitteellisen etenemisen (ks. kuva 2). Vaiheittain toteutettavien osa-alueiden suunnittelu ja toteutus tulee sovittaa koko alueen kehittämiseen ja liikennejärjestelyjen muuttumiseen.

Klinikkatyöskentelyssä laaditussa asemanseudun kehittämisen aikataulussa (ks. kappale 6.4) on tarkennettu alueen kehittämisen seuraavia vaiheita.

#### 5. SOVITAAN KOORDINOINTI- JA PÄÄTÖKSENTEKOMENETTELYISTÄ

**Maankäytön suunnittelu** (edellisten kohtien määrittämässä raameissa): Maankäytön suunnittelun osalta vastuu on selkeästi kaupungilla. Matkakeskuksen ja Renorin alueen suunnitteluryhmien välisestä yhteistyöstä ja koordinoitukäytännöstä on sovittu ja sitä tulee vielä tarkentaa. VR:n alueen suunnittelun sisältö ja tavoitteet määrittyvät aiesopimuksen piiriin kuuluvien selvitysten pohjalta.

Radanvarrta halutaan rakentaa kokonaisuus kerrallaan siten, että valmista syntyy ja alue tuntuu jatkuvasti viihtyisältä, turvalliselta ja "asutulta". Alueen vaiheittaisesta rakentamisesta aiheutuvat häiriöt minimoidaan.

**Liikennratkaisut:** VT12:n Liikennratkaisujen yhteensovittamisen osapuolina ovat kaupungin lisäksi Liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus. Kaupungin on tarpeen selkeyttää vielä tarkemmalla tasolla, miten eritasoisten liikennejärjestelmien suunnittelu ja päätöksenteko etenee ja miten eri osapuolten välinen koordinaatio toteutetaan. Osa kehitettävän alueen liikennratkaisuista voi myös siirtyä alueen omistajien toteutusvastuulle osana muuta rakentamista.

**Viestintä- ja markkinointiyhteistyö:** Alueen menestymisen takaamiseksi avoin, ennakoiva ja positiivinen viestintä on tärkeää, etenkin päätöksentekoon liittyvien väärinkäsitysten välttämiseksi. Korostettavia näkökulmia ovat muun muassa uusien asukkaiden ja työpaikkojen määrä sekä investointien vastapainoksi tulevaisuudessa kertyvät verotuotot. Viestintä- ja markkinointiyhteistyöhön liittyen päätöksentekokäytännöistä tulee sopia. Koordinointimenettelyjä on kuvattu tarkemmin kappaleessa 7.

**Elinkeino- ja yritysohjelma:** Asemanseudun elinkeino- ja yritystoiminnan laajentaminen on monien toimijoiden intressissä. LADECin toteutusvastuulla oleva elinkeino- ja yritysohjelman toteuttaminen vaatii tiivistä yhteistyötä toimitilaa ja näitä tukevia palveluita tarjoavien yritysten, etenkin Renorin, kanssa.

#### 6. SOVITAAN ALUEEN INFRASTRUKTUURIN TOTEUTUSKUSTANNUSTEN JAOSTA

Kootaan kokonaissuunnitelman toteuttamiseen liittyvän infrastruktuurin kustannuskomponentit ja määritetään kustannuskomponenteille vastuutahot (valtio, kaupunki, maanomistajat, muut toimijat). Muodostetaan näiden kustannuskomponenttien pohjalta alueen maankäyttösopimukseen kohdistuvat kustannustekijät ja kustannusjaon periaatteet.

Ennen ensimmäistä maankäyttösopimusta olisi hyvä saada sovittua kustannusjaon periaatteet osapuolten kesken, jotta pitkällä aikavälillä tehtävät maankäyttösopimukset ovat yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisia ja ottavat huomioon koko alueen kehittämisen.

#### 7. OTETAAN KÄYTTÖÖN YHTENÄISET JA TEHOKKAAT VIESTINTÄKÄYTÄNNÖT <sup>15</sup>

##### Organisoidaan radanvarren viestintä

Perustetaan viestintäryhmä, joka koordinoi ja edistää asemanseudun viestinnän toteuttamista. Sovitaan viestinnän ja markkinoinnin toteuttamisesta. Sovitaan ryhmän koollekutsujan tehtävät ja osapuolten roolit. Laaditaan viestintäsuunnitelma, jota tarkennetaan työn edetessä.

<sup>15</sup> Tähän on koottu keskeisimmät viestintään liittyvät kokonaisuudet. Yksityiskohtaiset viestintään liittyvät ideat ja ehdotukset on esitetty omassa kohdassaan.

### **Suunnitellaan ja lanseerataan alueen brändi**

Sovitetaan käytettävistä nimistä (radanvarsi, asemanseutu, jne.) ja mahdollisista muutostarpeista ja toimenpiteistä (esim. avoin nimikilpailu?). Päätetään, onko mahdollisille osabrändeille tarvetta ja miten niitä tuodaan esiin. Luodaan visuaalinen ilme (ilmeet). Profiloidaan alue osaksi Lahden keskustaa.

Houkuttelevuutta täytyy tuoda esiin ihmisten, palveluiden ja mahdollisuuksien kautta, ei neliöiden. Alueen kehittämiseen tehtävillä investoinneilla kaupunki saa verotuloja tulevaisuudessa.

### **Resursoidaan markkinointi- ja viestintäyhteistyö tarkoituksenmukaisella tavalla**

Resursseja varataan esimerkiksi alueen imagon ja viestinnän suunnitteluun ja toteuttamiseen. Tarvitaanko esimerkiksi alueelliseen brändäämisen erikoistuneen viestintätoimiston tukea?

## **8. TUNNISTETAAN ALUEELLISET TEKNOLOGIARATKAISUT**

Tunnistetaan uudet alueelliset teknologiaratkaisut ja sovitaan näiden toteuttamisesta/toteuttamatta jättämisestä

Yhteistä näiden ratkaisujen hyödyntämiselle on tavanomaisesta poikkeavan teknologian hyödyntäminen, järjestelmän investointikustannukset ja kustannusten jakautuminen monille eri toimijoille. Tällaisia ratkaisuja voivat olla esimerkiksi jätteiden putkikuljetusjärjestelmä, alueelliset energiaratkaisut, tietoliikenneverkot, liikkumISRatkaisut ja alueellisen pysäköinnin järjestäminen.

## **9. ARVIOIDAAN ALUEEN TULOJEN POTENTIAALI**

Arvioidaan alueen tulevaisuudessa tuottamat verotulot ja elinkeinoelämän vilkastumisesta kertyvät välilliset tulot. Arvio tukee kaupungin päätöksentekoa esittämällä kehittämisinvestointien vastapainona kaupungille kertyvät tulot.

## 9 Johtopäätökset ja opit klinikkatyöskentelystä

Radanvarren klinikkaprosessia on hyödyllistä arvioida myös siitä näkökulmasta, mitä yleistettävissä olevia johtopäätöksiä siitä voidaan tehdä ja miten näitä kokemuksia voidaan hyödyntää vastaavatyypisissä tapauksissa. Asiaa pohditaan seuraavaksi.

### 9.1 Yhteinen tavoitetila ja ajantasainen tilannekuva tarvitaan

Tyypillisessä tämän päivän kiireessä vapaata aikaa ei juuri ole, ellei sitä erityisesti varaa. Klinikkatyöskentely mahdollisti toisiin tutustumisen, vuorovaikutuksen ja monet keskustelut. Arvokkaaksi koettiin se, että osallistujat kokoontuivat avoimien keskustelujen pariin.

Maankäytön kehittämisprosessia koskeissa tutkimuksissa <sup>16</sup> yhteisen tavoitetilan määrittämisen tärkeyttä korostetaan keskeisenä osana hankkeen toteutusprosessia. Yhteisen tavoitteen kirkastaminen on sitä tärkeämpää, mitä monimutkaisemmasta kohteesta tai laajasta osallistujajoukosta on kyse. Yhteisen tavoitteen määrittäminen on tärkeää myös Lahden keskustan radanvarsi -klinikan perusteella.

Yhteisten ja samalla tavalla ymmärrettyjen tavoitteiden lisäksi hyödyllistä oli käydä keskustelua myös kahdesta muusta toteutukseen liittyvästä asiasta, jotka olivat radanvarren kehittämisen lähtötilanne ja kehittämisprosessiin liittyvien asioiden miettiminen.

Klinikkatyöskentelyn alussa oli selvästi tarve ajantasaisen ”tilannekuvan” muodostamiselle. Työskentelyn alussa oltiin tilanteessa, jossa jokainen taho oli työstänyt asioita itsekseen eteenpäin, joten osapuolten oli tärkeää kertoa toisilleen omista lähtökohdistaan, alustavista suunnitelmistaan ja toiveistaan. Työpajoissa pidetyt alustuspuheenvuorot palvelivat hyvin kokonaiskuvan muodostumista ja yhteisen käsityksen syntymistä. Osallistujat kuuluivat hyödyllisiä kuulumisia toisiltaan. Työskentelyssä syntyi ajatuksia alueen kehittämisprosessiin ja kehittämisen aikaiseen yhteistyöhön liittyen. Näitä olivat kriittiset menestystekijät (kappale 6.1), oleelliset näkökulmat (0) sekä teesit alueen toteuttamiselle (6.3).

Klinikkatyöskentelyn avoin, aktiivinen ja monitahoinen vuorovaikutus on kirkastanut merkittävästi Lahden radanvarren kehittämiseen liittyviä yhteisiä visioita, näkemyksiä, kehityksen reunaehdoja ja tavoitteita sekä vahvistanut toteutuksen kannalta ratkaisevan tärkeää yhteistä tahtotilaa.

### 9.2 Tulosseminaarin järjestäminen konkretisoi viestintäyhteistyötä

Radanvarren klinikan tapauksessa päädyttiin järjestämään laaja asiantuntijaseminaari alueen kehittämisen nykytilan ja tulevien suunnitelmien viestimiseksi. Tämän tyyppisen seminaarin järjestämistä puolivat monet eri tekijät, joita olivat esimerkiksi tarve kertoa vuoden 2013 aikana valmisteltujen asioiden etenemisestä (MALPE+Y sopimuksen allekirjoitus, kaukoliikenneterminaalin rakentaminen, alueen kaavoituksen vaiheistus, Valtatie 12:n suunnittelun eteneminen, Askonalueen kehittäminen), todeta alueen kehittymisen etenevän määrätietoisesti sekä tuoda laajasti esiin radanvarren monet mahdollisuudet asuamiseen ja yritystoimintaan.

Seminaarin järjestäminen kokosi yhteen eri organisaatioiden viestinnästä ja markkinoinnista vastaavia henkilöitä yhdessä klinikkaan osallistuneiden asiantuntijoiden kanssa. Seminaarin järjestäminen monen tahon yhteistyönä edistää toivottavasti jatkossakin yhteistyötä viestintään ja markkinointiin liittyvien asioiden osalta.

<sup>16</sup> Esimerkiksi Innovatiivinen mukautuva aluerakentaminen, AIDA-tutkimus, <http://wiki.tut.fi/AIDA>

## 10 Liitteet

### 10.1 Kansallinen MALPE+Y hanke Lahden aseman seudulla



#### Kansallinen MALPE+Y hanke Lahden aseman seudulla

**Onko mahdollista syventää kunnan, valtiokonsernin eri toimijoiden ja yksityisen sektorin yhteistyötä kaupungin suunnittelussa, toteuttamisessa ja rahoituksessa siten, että voidaan saada aikaan kaupungin elinvoimaa vahvistava, kokonaistaloudellinen ja kestävä kehityksen mukainen ratkaisu, joka samalla toteuttaa valtion strategisia tavoitteita.**

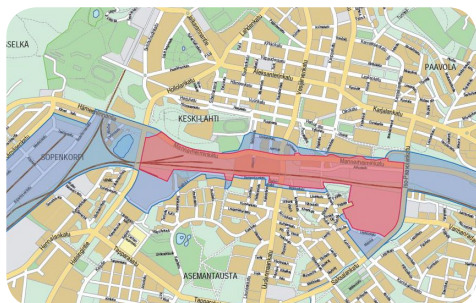
##### Nykytila ja haasteet

Aseman seutu on Lahden kaupungin tärkeimpiä kasvu- ja kehittämissuuntia. Alueen maanomistus on hajautunut ja pelkästään valtiokonserniin kuuluvia maanomistajia on alueella viisi. Keskeisiä maanomistajia ovat valtiokonserni (Liikennevirasto, VR Oy, Senaatti), Renor Oy, KOy Lahden Mannerheiminkatu 13 / Pasi Tinnilä, KOy HTC Aeros c/o Nordisk Renting Oy sekä Lahden kaupunki. Valtiokonsernilla on alueen kehittämisessä keskeinen asema sekä suurimpana maanomistajana että myös liikennejärjestelyiden vuoksi. Rautatie ja siihen liittyvä tavaratarapiha sekä Valtatie 12 halkaisevat Aseman seudun ja koko Lahden kaupunkirakenteen. Keskeinen haaste alueen kehittämisessä on ollut Vt 12 Lahden eteläisen kehätien rahoittaminen.

##### Kokeilu

MALPE+Y hanke liittyy laajempaan Aseman seudun suunnittelukokonaisuuteen, jolla tarkoitetaan alueeseen kohdistuvaa kansainvälistä ideakilpailua sekä sitä seuraavaa suunnittelu- ja kaavoitusprosessia. Suunnittelukokonaisuudessa keskitytään ensisijaisesti Lahden kaupungin lävitse kulkevan radan varressa olevaan, noin 300 metriä leveään ja kaksi kilometriä pitkään alueeseen (n. 53 ha.). Koko tarkastelualue on kuitenkin laajempi, yhteensä runsaat 100 ha.

Lahden kaupungin strategian mukaisesti, aseman seutua kehitetään ympäristö- ja energiatehokkaan työpaikka- ja asuinrakentamisen esimerkkialueena. Sen liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne sekä henkilöautoliikenteen minimointi.



MALPE+Y hankkeen tavoitteena on:

- 1) kehittää uudenlaista suunnittelukäytäntöä ja laatia ideakilpailun pohjalta Lahden aseman seudulle strateginen, maankäytön, asumisen, liikenteen, elinkeinojen ja palveluiden kehittämisen sekä ympäristötavoitteet yhdistävä strateginen kehittämissuunnitelma.
- 2) hakea uudenlaista toimintamallia kunnan ja valtion väliseen kaupunkikehittämystehtävään, erilaisten intressien yhteensovittamiseen sekä valtion kokonaiskonsensiohjaukseen
- 3) toteuttaa valtion kiinteistöstrategiaa ja sen lähtökohdista olevaa valtion kokonaistaloutta, jossa taloudellisten vaikutusten lisäksi huomioidaan muita yhteiskunnallisia näkökohtia kuten yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, elinkaariajattelu, kestävä kehitys, ja energiatehokkuus.
- 4) kehittää kuntien ja valtion välisiä sopimusmenettelyjä, erityisesti kasvu- ja MAL aiesopimuksien laatimista ja soveltamiskohteita.

##### Keskeiset tulokset

Varsinaisen alueen kehittämisen lisäksi hankkeessa tavoitellaan myös yleistettäviä, muualla hyödynnettävissä olevia tuloksia. Näitä ovat erityisesti:

- 1) uudenlainen maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelut ja elinkeinot huomioiva suunnitteluprosessi
- 2) kaupungin, maanomistajien ja valtion välisen kehittämistehtävän problematiikan ja eri intressitahojen näkemyksien kuvaaminen sekä kaupungin ja valtion välisen suunnittelu-, neuvottelu- ja sopimusmallin kehittämisehdotukset.

Tulokset kuvataan hankkeen loppuraportissa.

##### Johtopäätökset

Hankkeen avulla kehitetään prosessia, jolla haetaan eri osapuolien kokonaisoptimia. Hankkeessa huomioidaan eri osapuolten tavoitteet kilpailukyvyyn, kestäväan kehityksen, kaupunkirakenteen kehittämisen, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen houkuttelevuuden sekä liikennejärjestelmän toimivuuden suhteen. Tarkastelussa ovat mukana myös eri osapuolille tulevat taloudelliset rasitteet ja hyödyt. Todettuja hyviä käytäntöjä voidaan soveltaa vastaavissa hankkeissa muilla kaupunkiseuduilla.

Liikennepoliittinen selonteko 2012 / kokeilu  
Lisätietoa: Santtu von Bruun, Lahden kaupunki, puh: 050 398 5240  
Veli-Pekka Toivonen, Lahden kaupunki, puh: 050 638 90  
Anni Rimpiläinen, Liikenne- ja viestintäministeriö, puh: 040 506 1803



*Lahden keskuksen radanvarren kehittäminen -tulosraportti*



## MALPE Aiesopimus Lahden aseman seudun kehittämisestä

## Allekirjoittajat:

Lahden kaupunki, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Renor Oy

Neuvotteluosapuolet:

Valtiovarainministeriö, Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Sitra

Hämeen Ely-keskus, Uudenmaan Ely-keskus, Päijät-Hämeen Liitto

VR-Yhtymä Oy, Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy

Tämä sopimus on luonteeltaan myötävaikutus- ja aiesopimus, jolla sopijapuolet sopivat alueen rakentamisen ja kehittämisen edellytysten luomisen ja vastuiden periaatteista sekä jatkovalmistelusta.

*"Tavoitteena on syventää kunnan, valtion ja yksityisen sektorin yhteistyötä kaupunkikeskustan suunnittelussa, toteuttamisessa ja rahoituksessa, ja saada aikaan yhteinen strateginen näkemys ja kokonaistaloudellinen, kestävä kehityksen mukainen kaupunkirakenteellinen ratkaisu nykyistä nopeammin. Konkreettisia tuloksia Lahden pilotista voidaan odottaa 2–3 vuoden päästä. (LVM 2012, s 51.)"*

Aiesopimuksen keskeinen sisältö on myös osana Lahden kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisessä kasvusopimuksessa. Sopimus tukee myös Lahden kaupunkiseudun tukialueohjelman toteuttamista.

Vesijärvenkatu 11 c  
15140 LAHTI

Puh. (03) 814 11

etunimi.sukunimi@lahti.fi  
www.lahti.fi Y-0149669-3



Aiesopimuksen kohteena on Lahden kaupungin läpi kulkevan radan varressa oleva, noin 100-300 metriä leveä ja noin 2 kilometriä pitkä alue, joka oli 2012 ideakilpailun suunnittelualueena (kartassa punaisella merkitty alue).

Lisäksi aiesopimus käsittää Radan varren alueen kehittämisen kannalta olennaiset liikennejärjestelmiin ja tavaralogistiikkatoimintoihin liittyvät laajempaa aluetta koskevat linjaukset, selvitykset ja toimenpiteet mm. erityisenä kysymyksenä linjaukset VT12 eteläisen kehätien suunnittelun ja toteuttamisen huomioon ottamisesta alueen toteuttamisen edistämiseksi.

#### 4. SOPIMUKSEN TARKOITUS

Tällä sopimuksella

- Sovitaan jatkosuunnittelun lähtökohtina olevista kehittämistavoitteista ja –periaatteista sekä 2012 toteutetun ideakilpailun tulosten hyödyntämisestä (Aiesopimuksen kohta 5.)
- Sovitaan jatkosuunnittelun toteuttamistavasta ja tässä sopimuksessa sovittavien selvitysten kustannusvastuista, aikatauluista ja työnajosta sopijapuolten kesken sekä mahdollisesti tarvittavista osayleiskaava-/kaavarunkotarkasteluista (Aiesopimuksen kohta 6.)
- Nostetaan esille muita alueen kehittämisen kannalta merkittäviä toimenpiteitä, suunnitelmia ja tarvittavia selvityksistä, joita alueen rakentamisen käynnistäminen edellyttää, ja joiden toteutumista tämän sopimuksen allekirjoittavat omalta osaltaan edistävät. (Aiesopimuksen kohta 7.)
- Kehitetään Pilotin tavoitteiden mukaisesti osapuolten välistä yhteistoimintamallia, jolla haetaan uudenlaista ja sitouttavaa toimintamallia yksityisen, kunnan ja valtion väliseen kaupunkikehittämissyhteistyöhön sekä sovitetaan kaupunkien kehittämisen ja eri organisaatioiden välisiä ja toisistaan mahdollisesti poikkeavia intressejä. Erityisen keskeistä on etsiä ratkaisua siihen, miten eri valtion eri viranomais- ja hallintotason yhteinen näkemys rakennetaan käytännössä ja miten valtion omistajapolitiittinen tahto on sovittavissa yhteen paikallisen kehittämistavoitteiden kanssa.
- Haetaan keinoja toteuttaa valtion kiinteistöstrategiaa ja sen lähtökohtana olevaa valtion kokonaisuutta, jossa taloudellisten vaikutusten lisäksi huomioidaan myös muita yhteiskunnallisia näkökohtia kuten yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, elinkaariajattelu, kestävä kehitys, ja energiatehokkuus.

#### 5. SOVITUT LÄHTÖKOHDAT ALUEEN JATKOSUUNNITTELULLE JA KEHITTÄMISELLE

1. Kohdealue toteutetaan ympäristö- ja resurssitehokkaan rakentamisen sekä kestävien liikenne- ja kaupunkiratkaisujen edelläkävijäalueena. Suunnittelualue kehittyi osaksi keskustaa työpaikkojen, palvelujen ja asumisen monipuolisena kokonaisuutena.
  - Liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne ja uusien liikenteenohjausjärjestelmien täysimääräinen hyödyntäminen sekä alueen henkilöautoliikenteen minimointi.
  - Alueella edistetään matalaenergia- ja ekologisia ratkaisuja sekä niihin liittyvää kehittämistä ja liiketoimintaa, omavaraisia energiaratkaisuja sekä hulevesien paikallista käsittelyä.



- Tiivis, kestävä kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen sekä kaupunkimainen keskustarakentaminen
  - Alueelle luodaan Lahden seudun kasvua tukevia houkuttelevia asumiskokonaisuuksia, jotka perustuvat viihtyisään ympäristöön, yhteyksiin, ja keskustan läheisyyteen
  - Alueelle kehitetään uutta monipuolista modernia yritystoimintaa, joka hyödyntää täysimittaisesti alueen yhteyksiä ja erityyppisiä nykyisiä ja uusia toimitiloja ja tukee Lahden seudun työllisyyttä ja kasvua
2. Alueelle toteutetaan eri kulkumuodot yhdistävä matkakeskus, joka muodostaa houkuttelevan ja korkeatasoisen julkisen ympäristön, jossa on paljon palveluja ja toimintoja
- Kaukoliikenteen terminaali sijoittuu alueelle asemakaavan mukaisesti rautatieaseman läheisyyteen. Kaikki kaukoliikenteen sekä seudullisen ja paikallisliikenteen reitit kulkevat matkakeskuksen kautta.
  - Matkakeskusalueelle toteutetaan riittävä liityntäpysäköinti (600 ap). Liityntäpysäköinti ja alueen muun maankäytön edellyttämät pysäköintiratkaisut suunnitellaan ja toteutetaan päällekkäiskäyttö optimoiden ja innovatiivisia pysäköintiratkaisuja kehittäen. Matkakeskukseen toteutetaan myös polkupyörien säältä suojatut pysäköintimahdollisuudet.
  - Matkakeskuksen alueelle ja sen sisällä toteutetaan korkeatasoiset kevyen liikenteen yhteydet.
  - Alueelle sijoittuu monipuolista yritystoimintaa ja uusia työpaikkoja, alueen ratkaisut tukevat erityisesti joukkoliikenteeseen tukeutuvaa matkailua Lahden seudulla.
  - Alueelle sijoittuvat palvelut palvelevat ensisijaisesti alueen kautta kulkevia sekä alueella asuvia ja siellä työskenteleviä.
3. VT 12 eteläisen kehätien toteutuksen edistäminen ja kaupunkiseudun tavaralogistiikkatoimintojen kokonaisvaltainen kehittäminen osana suunnittelualueen toteuttamista

Valtatie 12 on tärkeä valtakunnallinen ja seudullinen liikenneyhteys. Nykyisen väylän liikennettä katkovat liikennevalot, alhaiset nopeusrajoitukset sekä ruuhkaiset liittymät ja turvattomuus haittaavat valtakunnallista, seudullista ja paikallista liikkumista. Kaupunkirakennetta halkova valtatieliikenne haittaa ympäristöä, lisää pohjavesien pilaantumisriskiä ja estää maankäytön kehittämistä erityisesti Lahden rautatieaseman läheisyydessä. Eteläisen kehätien Launeen linjaus täyttää parhaiten liikenteen ja maankäytön kehittämiselle asetetut tavoitteet. (Vt 12 Lahden eteläinen kehätie, Liikennekäytäväselvitys 2013; LiVi, UudEly)

- VT 12 eteläisen kehätien tiesuunnittelu käynnistetään 2013. Kehätien nopeaa toteutumista edistetään
- Tavararatapihan ja tavarakuljetustoimintojen järjestelyt suunnittelualueella toteutetaan käynnistyvän Lahden kaupunkiseudun tavaralogistiikkaselvityksen mukaisesti
- Henkilöliikenteen kehitysselvityksen (raideliikenne, mm. Riihimäen kolmion vaikutus) johtopäätökset otetaan huomioon alueen suunnittelussa.



## 6. AIESOPIMUKSELLA SOVITTU JATKOSUUNNITTELU JA TOIMENPITEET

1. Tehdään selvitys Lahden kaupunkiseudun asemasta kansallisessa tavaralogistisessa verkostossa raideliikenteen näkökulmasta. Selvitetään kehittämistarpeet sekä suunnittelualueelle mahdollisesti jäävän tavaraliikenne-raiteiston käyttötarpeet ja toteutuksen aikajänne. Lisäksi arvioidaan nykyisten logistiikka-alueiden käyttö ja Nostavan alueen ja Uudenkylän ratapihan mahdollinen hyödyntäminen. (LiVi, PH-Liitto, Ladec, Lahti, Hollola). Selvitysten aikataulu syyskuu 2013... keuhä 2014. Mahdolliset konsulttikustannukset maksetaan MALPE-hankkeesta ohjausryhmän päätöksellä, sille tehtävän erillisen esityksen pohjalta.
2. Laaditaan pitkäjänteinen ohjelma yritystoiminnan ja työpaikkojen saamisesta alueelle sekä nykyiseen että uuteen rakennuskantaan. (Ladec Oy, Lahti, Hämeen Ely). Syyskuu 2013. Ohjelman laatimisesta ei aiheudu osapuolille omien työkuustannuksen lisäksi tulevia muita kustannuksia.
3. Uudenmaan ELY/Hämeen ELY ja Lahden kaupunki laativat liikenteen toimivuuden ja järjestelyjen selvityksen, jossa arvioidaan mahdollisuudet valtion viranomaisohjauksen poikkeusmenettelyille, joita alueen rakentamisen käynnistäminen ja eteneminen edellyttävät ennen Eteläisen kehätien valmistumista. (Lahti, Hämeen Ely, UudEly, LiVi, YM). Syyskuu 2013, keuhä 2014. Selvityksen tekemisestä ei aiheudu osapuolille omien työkuustannuksen lisäksi tulevia muita kustannuksia.
4. Alueen jatkosuunnittelu käynnistetään koko kohdealueen kattavan kokonaiskonseptin laatimisella ja siihen liittyvällä kaavarunkotasoisella alueidenkäyttösuunnitelmalla, jossa linjataan tarkemmin alueen kehittämisen yhteiset, strategiset periaatteet. Lähtökohtana toimivat ideakilpailussa tehdyt kilpailuehdotukset. (Lahti ja maanomistajat). Mahdolliset konsulttikustannukset maksetaan MALPE-hankkeesta ohjausryhmän päätöksellä, sille tehtävän erillisen esityksen pohjalta.
5. Osana alueen konseptin ja kaavarungon laatimista toteutetaan päästölaskelmat ja kokonaisenergiatarkastelu (KEKO-hankkeen pilottikohde). (Lahti, maanomistajat). Laskelmien tekemisestä ei aiheudu osapuolille omien työkuustannuksen lisäksi tulevia muita kustannuksia.
6. Tehdään suunnitelma siitä, millä toteutus- ja tukitoimenpiteillä edistetään kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä asemanseudulla. Tämä liittyy myös kasvusoimukseen. (UudEly, Lahti, VR, muut maanomistajat). Suunnitelman tekemisestä ei aiheudu osapuolille omien työkuustannuksen lisäksi tulevia muita kustannuksia.
7. Toteutetaan RAKLI:n klinikka erityisesti Lahden Askon alueen (Renorin omistama alue) sekä yhteisiltä ja yleisiltä osin koko asemanseudun alueen kehittämisen tavoitteiden toteutettavuuden testaamiseksi ja keskeisten kehittämisraamien määrittelemiseksi. (Renor, Lahti, Ladec, LiVi, UudEly, RAKLI). Klinikkan kustannuksista vastaavat Klinikka-yhteistyöhön osallistuvat keskenään erikseen sopimallaan tavalla.

Edellä olevissa kohdissa lihavoidulla esitetty taho on sovitun selvityksen vastuutaho, joka nimeää vastuuhenkilön ja muut osapuolet nimeävät yhteyshenkilöt. Töiden etenemisestä informoidaan ohjausryhmää ja tehdään tarvittavat esitykset ohjausryhmälle.

## 7. MUUT ALUEEN TOTEUTTAMISEN EDELLYTTÄMÄT SOPIMUKSET

Lahden asemanseudun alueen toteuttaminen tulee edellyttämään aiesopimusosapuolien ja myös muiden tahojen kesken erikseen laadittavia erilaisia toteutuksen varmistavia suunnitelmia ja sopimuksia, jotka kohdistuvat mm seuraaviin asioihin:

1. Liityntäpysäköinnin toteutuksesta sopiminen. (Tämä liittyy osaltaan liikennepoliittisen selonteon pilottiin). Valmistellaan sopimusvalmistelun pohjaksi periaate-esitys liityntäpysäköinnin





Tekninen ja ympäristötoimi/Maankäyttö



- toteuttamistavoitteista (määrä, sijoittuminen, toteutustavat), rahoituksesta, toteutuksen ajoituksesta. (Lahti, **Livi**, VR, muut maanomistajat).
2. Suunnitelmat ja/tai sopimukset matkakeseuksen yhteisten toimintojen järjestämisestä mm. asiakaspalvelujen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä.
  3. VT12 eteläisen kehätien tiesuunnitelman käynnistäminen (suunnitelman aikataulu ja kustannusjako)
  4. Osa-alueiden kaavoitussopimukset, joissa sovitaan mm. asemakaavoituksen etenemisestä alueittain, asemakaavojen laatimisperiaatteista ja yhteistyöstä esim. asemakaavoituksen edellyttämistä selvityksistä, niiden teettämisen työnjaosta ja kustannusvastuista (MRL 91b)
  5. Asemakaavat vaiheittain ja mahdolliset maankäyttö- ja asemakaavojen toteuttamissopimukset (MRL 91b)
  6. Tie- ja katusuunnitelmat asemakaavoituksen edellyttämässä laajuudessa ja aikataulussa.

Lahdessa 19.12.2013

Helsingissä \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.201\_\_

Jyrki Myllyvirta  
Kaupunginjohtaja  
Lahden kaupunki

Merja Kyllönen  
Liikenneministeri  
Liikenne- ja viestintäministeriö

Helsingissä \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.201\_\_

Helsingissä \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.201\_\_

Antti Vehviläinen  
Pääjohtaja  
Liikennevirasto

Timo Valtonen  
Toimitusjohtaja  
Renor Oy

Valtiovarainministeriö  
Sitra  
Päijät-Hämeen Liitto

Ympäristöministeriö  
Hämeen Ely-keskus  
VR-Yhtymä Oy

Työ- ja elinkeinoministeriö  
Uudenmaan Ely-keskus  
Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy

Lahden kaupunki  
Teky/Maankäyttö

Vesijärvenkatu 11 c  
15140 LAHTI

Puh. (03) 814 11

etunimi.sukunimi@lahti.fi  
www.lahti.fi Y-0149669-3

## 10.3 Klinikkatyöskentelyyn osallistuneet organisaatiot ja henkilöt



Anne Karvinen-Jussilainen  
Veli-Pekka Toivonen  
Kimmo Sutinen  
Riitta Niskanen  
Saara Vauramo  
Matti Kuronen  
Heini Moisio  
Senni Moku  
Sini Saares



Timo Valtonen  
Timo Väisänen  
Vuokko Heiskanen  
Tanja Paksunen



Liisa-Maija Thompson



Miika Laakso  
Pekka Komu  
Tomi Tura  
Tarja Pellinen



Mervi Karhula



Pirjo Huvila



Mikko Nousiainen  
Erkki Aalto  
Ilpo Peltonen  
Tuomas Lesonen

## 10.4 Klinikan työpajojen ohjelmat





Tilaa elämälle

TYÖPAJA 1: 9.9.2013

### Ohjelma & aikataulu

- Johdatus työskentelyyn
  - Klinikan työohjelman esittely ja työpajan tavoitteet
  - Työskentelyn taustat, 13.6. tilaisuuden keskeiset havainnot
  - Esittäytymiskierros
- Lahden asemanseudun vision työstäminen
  - Lahden kaupungin ja Renorin odotukset visiolle
  - Ennakkotehtävän tulosten esittely
  - Ryhmätyöskentely – millainen alueesta voidaan synnyttää yhteisen työskentelyn tuloksena?
- Lahden asemanseudun uhkien ja mahdollisuuksien tunnistaminen
  - Ennakkotehtävän tulosten esittely
  - Ryhmätyöskentely – merkittävimpien tekijöiden käsittely hankkeen ja alueen tavoitteiden näkökulmasta





Tilaa elämälle

TYÖPAJA 2: 23.9.2013

### Ohjelma & aikataulu

- Työpajan avaus
  - 1. Työpajan keskeiset havainnot - kertaus
- Alustukset
  - Johtopäätöksiä aiemmista klinikoista (Jätkäsaari, Pitäjänmäki), RAKLI
  - Kaupungin näkemyksiä
  - Renorin näkemyksiä
  - Tilatarpeen ja kysynnän kehittyminen, LADEC
- Ryhmätyöskentely
  - Taloudelliset ja aikataululliset raamit
  - Millainen sopimusraami ja aikataulu kaavoitukselle ja toteutukselle asetetaan?
  - Ryhmätöiden purku

TYÖPAJA 3: 7.10.2013

## Ohjelma & aikataulu

- Työpajan avaus
  - 2. Työpajan keskeiset havainnot
- Näkemyksiä alueen kehittämiseen
  - VR, Pirjo Huvila
  - Uudenmaan ELY-keskus, Liisa-Maija Thompson
  - Liikennevirasto, Mervi Karhula / Heidi Mäenpää
- LADECin yritysaktivointi- ja markkinointitoiminta
  - Pekka Komu, LADEC
- Alustus viestintään ja viestinnän suunnitteluun
- Työskentely: viestinnän kohderyhmien ja tavoitteiden tunnistaminen
- Keskustelu: Viestinnän organisointi ja resursointi
  - Osapuolten roolit viestinnän toteuttamisessa, koordinointi
  - Yhteiset toimet vs. osapuolten omat toimet.
- Tilaisuuden yhteenveto & päätös

TYÖPAJA 4: 1.11.2013

## Ohjelma & aikataulu

- Työpajan avaus
  - 3. Työpajan keskeiset havainnot
- Tietoisku: Innovatiiviset kaupungit INKA -ohjelma
  - Tomi Tura, LADEC Kehityshankkeet?
- Aikaisempien työpajojen tulosten kommentointi
  - Alueen visio & tavoitteet
- Työskentely:
  - Kehittämisen kokonaissuunnitelman tarkentaminen
  - Klinikkan suositusten kiteyttäminen & toimenpiteiden kirjaus
- Tulosseminaarin lähetekeskustelu
- Työskentelyn jatkotoimet
- Muut asiat



## 10.5 Liite: Seminaarin 15.1.2014 kutsu ja ohjelma



### LAHDEN KESKUSTA KASVAA - radanvarteen satoja yrityksiä ja tuhansia uusia koteja

Metropolialueella sijaitseva Lahti uudistuu voimakkaasti. Keskustan radanvarren kehityshankkeen tarkoituksena on vahvistaa keskusta-alueen vetovoimaa. Kehittyvän Askonalueen ja pian valmistuvan Matkakeskuksen keskeinen sijainti ja lyömättömät kulkuyhteydet tarjoavat erinomaisen paikan sekä yritystoiminnan kehittämiseksi että asuntojen rakentamiselle keskelle kaupunkia.

Tervetuloa kuulemaan radanvarren kehittämissuunnitelmista:

**keskiviikkona 15.1.2014 klo 12.30-18.00**  
**ASKONALUE, Asko2 Tori, Askonkatu 9, Lahti**

Lahten kaupunki, Renor Oy ja RAKLI ovat yhdessä LADECin, Liikenneviraston, Uudenmaan ELY-keskuksen ja VR:n kanssa työskennelleet syksyn aikana radanvarren kehittämisen parissa. Nyt järjestettävässä seminaarissa kerromme työmme tuloksista.

## Ohjelma

**12.30 Ilmoittautuminen ja kahvi**

**13.00 Tilaisuuden avaus**

**Keskustan radanvarsi kaupungin kärkihankkeena**

*Kaupunginjohtaja Jyrki Myllyvirta, Lahden kaupunki*

**Venäjän nopeasti kasvava teknologia- ja start-up -business ja sen yhteistyömahdollisuudet Suomessa (etäyhteys)**

*Neuvonantaja Pekka Viljakainen, Venäjän federaatio, Skolkovon säätio*

**Keskustan radanvarren konkreettisia kehitysaskkeleita**

*Maankäytönjohtaja Veli-Pekka Toivonen, Lahden kaupunki*

**Askonalueen ”+” -tulevaisuus**

*Toimitusjohtaja Timo Valtonen, Renor Oy*

*Arkkitehti, osakas, Adalbert Aapola, Arkkitehtitoimisto AJAK Oy*

*Aluejohtaja Anssi Nevalainen, Andritz Oy*

**Radanvarren klinikan tulokset ja suositukset**

*Johtaja Mikko Nousiainen, RAKLI ry*

**n. 14.45-15.15 Tauko**

**Yritysympäristöllä on merkitystä – Lahti Business Region**

*Hallituksen puheenjohtaja Kari Salmi, LADEC Oy*

**Mistä se fiksi kaupunki rakentuu – ja miten?**

*Ohjelmakoordinaattori Maarit Vuorela, Tekesin Fiksi kaupunki -ohjelma*

**Näkemyksiä radanvarren kehittämiseen:**

**Valtatie 12 suunnittelun eteneminen**

*Suunnitteluryhmän päällikkö, VT12 kehätie Ari Puhakka, Uudenmaan ELY-keskus*

**VR:n tarpeet ja suunnitelmat**

*Arkkitehti Pirjo Huvila, VR-yhtymä*

**Lahden radanvarsi mahdollisuutena**

*Ylijohtaja Kari Ruohonen, Liikennevirasto*

**n. 16.30 Verkostoituminen**

**Buffet-tarjoilu**

**n. 18.00 Tilaisuus päättyy**

**LISÄTIETOJA**

Mikko Nousiainen, RAKLI ry, mikko.nousiainen@rakli.fi, puh. 040 525 8440

Veli-Pekka Toivonen, Lahden kaupunki, veli-pekka.toivonen@lahti.fi, puh. 050 63890

Timo Valtonen, Renor Oy, timo.valtonen@renor.fi, puh. 050 3648737



**LADEC**

**LAHTI**

**RAKLI**

**Renor**

## 10.6 Seminaarin 15.1.2014 RAKLIn uutinen: Lahden keskustan radanvarrella on sijainti, sijainti ja sijainti

Yhteistyö ja innostus ovat olleet keskiössä työpajoissa, joissa keskusteltiin keskustan radanvarren kehittämisestä, kertoi Mikko Nousiainen RAKLIn Lahden asemanseutu -klinikan tulosseminaarissa, joka pidettiin Askonalueella 16.1.2014. Myös kaupunginjohtaja Jyrki Myllyvirta vahvisti, että alueen uudistamiseen on tullut lyhyessä ajassa lisää vauhtia ja määrätietoisuutta. Hän sanoi, että Lahden menestys pohjautuu monipuolisuuteen, vetovoimaisiin asuinalueisiin ja uudenlaisiin työpaikkoihin. Kehittyvän keskustan radanvarren vahvuuksia ovat ylivoimainen sijainti kulkuyhteyksien äärellä sekä vanhan ja uuden saumaton liitto.

### Matkakeskus ja liikenne sujuu

Yksi radanvarren kehittämisen keskeisiä teemoja on hyvät yhteydet Venäjälle ja niiden hyödyntäminen liiketoimintamahdollisuutena. Skolkovo-hankkeessa pääministeri Dmitri Medvedevin neuvonantajana toimiva Pekka Viljakainen toi seminaariin videoterveiset naapurimaasta. Hän korosti, että henkilökohtaisten suhteiden merkitystä ei pidä aliarvioida. Venäjällä luottamus ja kumppanin tunteminen ovat arvossaan, Viljakainen sanoi. Liiketoimintamahdollisuudet Venäjällä ovat erinomaiset, koska siellä riittää pääomia ja luonnonvaroja. - On syytä muistaa, että muutaman vuoden kuluessa huipulla on sukupolvi, joka ei ole elänyt neuvostovallan alla ja kulttuuri muuttuu, Pekka Viljakainen huomautti. Hän sanoi, etteivät suomalaiset voi kielitaidollaan kilpailla entisten neuvostovaltioiden kansalaisten kanssa, mutta kulttuurin oppii tuntemaan nopeastikin ja kannusti kaupunkia opiskelijavaihdon lisäämiseen.

Ensimmäiset visiot radanvarren alueen tulevasta ilmeestä nähtiin vuonna 2012 käydyssä kansainvälisen arkkitehtikilpailun tuloksena. Yksi ratkaiseva tekijä on valtatie 12:n muuttaminen keskustan pääkaduksi. Uudenmaan ELY-keskuksen Ari Puhakka esitteli hankkeen valmistelua, jonka aikana on arvioitu huolellisesti sen vaikutuksia alueelle. Veli-Pekka Toivonen Lahden kaupungilta kertoi, että lähtölaukauksena keskustan radanvarren kehittämiselle toimii matkakeskuksen rakentaminen, joka sujuvoittaa liikenneyhteyksiä huomattavasti. Pirjo Huvila VR:ltä kertoi, että asema-alueelle tehtiin matkakeskusta varten muutoksia jo Oikoradan rakentamisen yhteydessä. Hän kertoi Oikoradan ja Allegrojen käyttöönoton osoittaneen junan voiman vetovoimaisena kulkumuotona – molemmat ovat ylittäneet moninkertaisesti niille asetetut matkustajatavoitteet. Pirjo Huvila kannusti lahtelaisia rohkeisiin ratkaisuihin kolmannen, suojellun asemarakennuksensa kanssa. Maailmalla on tehty huikeita uutta ja vanhaa yhdistäviä toteutuksia, hän hehkutti.

### Teema-alueita ja villiä ideointia

Mikko Nousiainen RAKL:sta kertoi, että klinikalla tavoite asetettiin korkealle: keskustan radanvarresta tehdään Pohjois-Euroopan vetovoimaisin yritys- ja asuinalue. Jotta tähän päästään, pitää löytyä rohkeutta tehdä ennen näkemättömiä ratkaisuja, haastoi Adalbert Aapola Arkkitehtitoimisto AJAKista. Alueesta on ideoitu julkista kulkureittiä, jonka varrelle asuminen, työnteke ja palvelut sujuvasti asettuvat. Radanvarsi kaipaa uuden ja vanhan ennakkoluulotonta limittämistä sekä suomalaisuuden, sisun ja lahtelaisuuden korostamista, Aapola peräänkuulutti. Kävelykaupunginosa-ajatuksen pohjalta on ideoitu teema-alueita, jotka voisivat olla esimerkiksi lasikaupunki, vesikaupunki sekä metsävyöhyke. Viihtyisyyttä luotaisiin vihreillä ja rauhallisilla sisäpihoilla. Tämä erittäin inspiroiva alue on Lahden käyntikortti, joka näkyy lukuisille radankäyttäjille vuosittain, Adalbert Aapola muistutti.



## Askonalue huokuu tyytyväisyyttä

Uutta keskustan radanvartta on jo syntynyt Askonalueelle, jolla Renor on taidokkaasti muokannut vanhoja teollisuustiloja tämän päivän käyttöön. Timo Valtonen kertoi, että uusia käyttötarkoituksia on etsitty aktiivisesti sitä mukaa, kun tiloja on teollisuudelta vapautunut. Anssi Nevalainen Andritzilta totesi, että heidän tarpeitaan Askonalue on palvellut hyvin. Tilaratkaisut ovat mahdollistaneet rauhallisen työnteon ja parantaneet tuottavuutta. Hyvä sijainti palvelee liiketoimintaa ja arjen kokoinen kaupunki miellyttää työntekijöitä, Anssi Nevalainen sanoi.

## Yhteinen suunta on välttämätön

Maarit Vuorela kertoi Tekesin Fiksu kaupunki –ohjelmasta, jonka avulla kaupungeja autetaan luomaan aitoja testiympäristöjä uusien innovaatioiden ja yritystoiminnan kehittämiseksi. Hän kertoi tavoitteena olevan sen, että näistä syntyy kansainvälisestikin arvostettuja esimerkkejä. Ladecin Kari Salmi heitti ilmoille ajatuksen Team Lahdesta, joka voisi viedä kehitystä päättäväisesti eteenpäin koko seudun eduksi. Suomen menestys on osiensa summa ja jokaiselle kaupungille pitää löytyä elinkeinoelämän kehityksessä sopiva rooli, Salmi maalaili.

Asemanseuduista ja keskustoista pitää tehdä hyviä, jotta ihmiset niillä viihtyvät, muistutti Kari Ruohonen Liikennevirastosta seminaariyleisöä loppupuheenvuorossaan. Tähän tarvitaan visio, jonka rakentamisen Mikko Nousiainen kertoikin jo kiitettävästi alkaneen klinikkatyön aikana. – Klinikka on ollut hyvä osoitus siitä, että Lahdesta löytyy sekä halua että kykyä laaja-alaiseen yhteistyöhön. Kyseessä on mittava hanke, joka tarvitsee selkärangakseen pitkäjänteistä viestintää. Vaiheistusta tarvitaan, mutta hyvällä suunnittelulla kokonaisuus pysyy kasassa, todettiin klinikalla. Kun askeleet ovat hallittuja ja niiden toteutumisesta kerrotaan matkan varrella säännöllisesti, on menestys taattu, lupasi Nousiainen.

Raportti klinikan tuloksista on tarjolla osoitteessa [www.rakli.fi](http://www.rakli.fi) helmikuun lopussa. Tilaisuuden esitysaineistot



## 10.7 Mediatiedote 15.1.2014: Lahden keskusta kasvaa ja kehittyy – radanvarteen satoja yrityksiä ja tuhansia uusia koteja

### LAHDEN KESKUSTA KASVAA JA KEHITTYY

– radanvarteen satoja yrityksiä ja tuhansia uusia koteja

Keskustan radanvarren kehityshanke Lahdessa etenee asemakaavoitukseen jo vuoden 2014 aikana. Radanvarren alueesta rakentuu Lahden ydinkeskustaan integroitava, tiivis ja urbaani kaupunginosa, jossa liike-elämän ja asumisen toiminnot yhdistyvät kattaviin yksityisiin ja julkisiin palveluihin. Tavoitteena on suunnitella kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, resurssitehokas, älykkään teknologian edelläkävijäalue.

Lahden kaupunki, Renor ja RAKLI sekä Lahden Seudun Kehitys LADEC, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja VR ovat yhteistyössä edistäneet alueen kehittämissuunnitelmia RAKLIN klinikalla. Suunnittelutyö on pohjautunut Lahden Radanvarsi -arkkitehtuurikilpailun voittajatoihin. Suunnittelua on myös ohjannut visio Lahden ympäristökaupunkistrategian mukaisista, kestävästä ja ekologista elämäntapaa edistävästä ratkaisusta. Osapuolten vahvan sitoutumisen ansiosta tuloksia on saatu aikaan nopeassa tahdissa.

– Keskustan radanvarren alue työpaikkoineen ja asuntoineen on Lahden voimallisin yhteys pääkaupunkiseudun kasvuun ja sitä kautta koko seudun kehityksen keskeinen tekijä. Alue on myös kärkihanke kaupunkiseudun ja valtion välisessä kasvusopimuksessa, jossa on yhteisesti sitouduttu edistämään koko seudun kehittämistä, osaamispohjaa, elinkeinopolitiikkaa ja keskeisiä aluerakennushankkeita. Myös Lahden eteläisen kehätien suunnittelun käynnistyminen vauhdittaa alueen rakentamista, Lahden kaupunginjohtaja Jyrki Myllyvirta kertoo.

Radanvarren kehityshankkeita ja kaavoitustyötä edistetään rinnakkain. Näin varmistetaan nopea siirtyminen toteutusvaiheisiin. Lahden radanvarren ensimmäisenä hankkeena käynnistyy vuonna 2014 kauko- ja seutuliikenneterminaalien rakentaminen, jonka myötä asemanseudusta kehittyy uusi, palveluiltaan kattava Matkakeskus. Junaliikenteen risteysaseman läheisyys sekä nopea raideyhteys Venäjälle ja pääkaupunkiseudulle luovat erinomaiset edellytykset koko radanvarren alueen kehittämiseksi.

— On tärkeää, että Lahden seudulla on tarjota yritysten tarpeisiin erityyppisiä toimitila- ja yritysalue-ratkaisuja. Radanvarren kehittyminen ja uudenlaisen työpaikka-alueen rakentuminen logistisesti mitä

parhaimmalle paikalle on merkittävä mahdollisuus myös uusien yritysten sijoittumisen näkökulmasta. Matkakeskuksen kehittyminen laajentaa Lahden seudun työssäkäyntialuetta ja näin omalta osaltaan vahvistaa seudun yritysten työvoiman saatavuutta sekä Lahden seudun kiinnostavuutta asuinalueena, toteaa Lahden Seudun Kehitys LADECin hallituksen puheenjohtaja Kari Salmi.

Matkakeskuksen itäpuolella sijaitseva Askonalueen kulttuurihistoriallinen teollisuusympäristö muodostaa keskeisen osan radanvarren suunnittelualueesta. Entisiin Askon ja Upon tehdaskiinteistöihin on muodostunut viime vuosina monipuolinen luovien ja tietointensiivisten alojen osaamiskeskittymä. Askonalueen omistavan Renorin toimitusjohtaja Timo Valtonen korostaa julkisten ja yksityisten tahojen yhteistyön merkitystä.

– Askonalueen kehittämistyön lähtökohtana on ollut kulttuurivetoisuus sekä alueellisen innovaatiopotentiaalın tukeminen. Alue rakentuu vaihteittain tiiviissä yhteistyössä kaupungin, alueen asukkaiden ja muiden toimijoiden kanssa. Renor sitoutuu omalta osaltaan viemään hanketta nopealla aikataululla eteenpäin, Valtonen painottaa.

Lahden Radanvarsi oli yksi World Design Capital 2012 -vuoden suurimmista arkkitehtuuri-kilpailuista. Radanvarren ideakilpailu oli yhteistoiminnallisen kaupunkisuunnittelun pilottihanke, jossa osallistettiin kattavasti monia väestö- ja sidosryhmiä kaupunkiympäristön kehittämiseen. Syksyn 2013 aikana osapuolet etsivät parhaita ratkaisuja alueelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen ja toteutukseen RAKLIN kokoamassa klinikkatyöskentelyssä. Laaja-alaista yhteissuunnittelua on tarkoitus jatkaa myös alueen tulevassa kaavasunnitteluvaiheessa.

### Lisätietoja

Jyrki Myllyvirta, kaupunginjohtaja, Lahden kaupunki  
puhelin 050 638 95, jyrki.myllyvirta(at)lahti.fi,

Veli-Pekka Toivonen, maankäytön johtaja, Lahden kaupunki  
puhelin 050 638 90, veli-pekka.toivonen(at)lahti.fi

Timo Valtonen, toimitusjohtaja, Renor Oy  
puhelin 050 364 8737, timo.valtonen(at)renor.fi

## 10.8 Aikataulu: Radanvarren kehittymisen ennakoituja vaiheita

Lahden keskustan radanvarren kehittymisen vaiheita

Asian loppuun kirjattu vastuutaho

Yleiset selvitykset & valmistelut	Maankäyttö, kaavoitus	Liikennejärjestelyt	Rakentaminen, toteuttaminen	Viestintä, markkinointi, brändin johtaminen	Muita toimia & huomioita
2013	Lyhyen aikavälin toimet 2013-2018				
MALPE+Y aiesopimuksen allekirjoittaminen	Alueen kaavoituksen ja toteuttamisen vaiheistuksen laadinta / Lahti Alueen masterplanin laadinta 2013-2014	Selvitys Lahden kaupunkiseudun asemasta kansallisessa tavaralogistiikkaverkostossa (K2013-2014) / LIVI		MALPE+Y -uutinen / Lahti?	
Elinkeino & yritysohjelman laadinta (S2013) / LADEC	Kohdealueen kattavan kokonaiskonseptin laatiminen & alueidenkäyttösuunnitelma /Lahti, maanomistajat  Askonalueen osalta (v. 2013-2014): Renor laatii Askonalueen kokonais- ja kehittämissuunnitelmaa yhteistyössä AJAKin kanssa.	Liikenteen toimivuuden ja järjestelyjen selvitystyö (S2013-K2014)/Lahti Tarkastellaan keskustan kehän, Matkakeskuksen ja Renorin alueen sisäinen liikenne.		Viestintä & markkinointiaineiston koonti: - paras mahdollinen aineisto - valokuvaus - havainnekuvat - kartat - testimoniaalis - 3D-kuvat, videot (mahdollisesti) / LADEC	
	Alueiden I ja II (Askonalue) suunnittelijoiden (AJAC, M3) välisen yhteistyön käynnistäminen. Yhteistyö jatkuu asemakaavaproessin aikana.	VT12 eteläisen kehätien tiesuunnittelu käynnistyy / ELY-keskus Suunnittelija valittu 11/2013, suunnittelu käynnistynyt		Sijoittumismyymälätyö käynnissä: yrityksiä asemansuudulle / LADEC	
	Alue1 - Kaavoitussopimus /Lahti	Ratapihaselvitys, aikataulu / VR / LIVI	10/2013 Matkakeskuksen rakentaminen alkaa /Lahti - Allianssimallista tehty päätös - Verkostojen siirrot aloitettu - Trimitronit luovutettu		
	Korttelisuunnitelman laatiminen käynnistetty. Suunnitelmaa valmistuu alkuvuonna 2014. Tekijä arkkitehtitoimisto M3)	Työryhmä miettimään väliaikaisia liikennejärjestelyjä, ennen eteläisen kehätien rahoituspäätöksiä ja toteuttamista / Lahti		Tiedote suunnittelusta. VT12 suunnittelun viestintäsuunnitelman laadinta. / ELY-keskus	
	Renorin alueen kaavamuutoksen alustus vuodenvaihte 2013-14 / Renor, Lahti				
2014	Alue2- Askonalue Kaavoitussopimus / Lahti-Renor	Suunnitelma toteutus- ja tukitoimenpiteistä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten edistämiseksi /Lahti		www.lahtibusinessregion.fi -sivusto avautui	Rata-alueen lähelle rakennettaessa ilmoitukset 2v etukäteen.
Päästöläskemat & kokonaisenergiatarkastelu osana KEKO-hanketta (kevät) /Lahti	Kustannusjaon yleisistä periaatteista sopiminen / Kaupunki, maanomistajat	Paikallislukien reitit siirtyvät kulkemaan matkakeskuksen kautta heinäkuussa 2014 / Lahti	Matkakeskuksen terminaali-alueen rakentaminen alkaa 3/2014		Arkkitehtipäivät 28.-29.9.3.Lahdessa?
Radanvarren alueen vaihtoehtojen energia- ja ekologisten ratkaisujen selvittäminen.	Benchmark-selvitys vastaavista suunnittelualueista (pitkät, kapeat radanvarsi-alueet)	Tavaralogistiikkaselvityksen johtopäätökset valmistuvat		15.1. 2014 Radanvarren klinikan tulosseminaari + lehdistötiedote Klinikkaraportin viimeistely /RAKLI	
Muodostetaan yhteisö, jossa jaetaan tietoa ja kokemuksia aluesuunnittelun, rakentamisen ja kaavoituksen energiataseista sekä keinoista pienentää hiilijalanjälkeä. Yhteistyö yliopistojen, tutkimuslaitosten ja muiden asiantuntijaorganisaatioiden kanssa.				Alueen viestintäyhteistyön organisoituminen ja työskentelyn aloitus /LADEC, muut	
				Viestintäsuunnitelman laadinta	
Asemansuudulla toteutettavan INKA-kehityshankkeen valmistelu. Valmistelussa mukana ainakin Renor. Innovaatiokilpailu, demokohteet, jotka toteutettaisiin 2014-2015, jne. /LADEC		Argumenttien kokoaminen, miksi VT12 siirto tulee kirjata liikennepoliittiseen selontekoon. - "oikeat argumentit": ympäristökysymykset, logistiikka, ... Perusteena ei käy hio-autoliikenteen lisääntyminen. / ?		Radanvarsi-vision vahvistaminen sekä aluenimen ja -brändin kehitystyö	Alueen vetovoimaisen väliaikaiskäytön ideointi ja suunnittelu. Väliaikaiskäyttöjen mahdollistaminen ja toteuttaminen. (Kaupunkiviihde, skeittiparkki, taidepolku, jne.)
Alueen markkina- ja väestöanalyysit vs. alueen massoitelu / ?			Renor esittelee konkreettisen hankkeen 10/2014 / Renor		
2015		VT12 tiesuunnitelma valmistuu/ELY - varautuminen valituksi, joiden käsittely voi kestää esim. HAO 1-2 vuotta KHO 1-2 vuotta  Tavoite: VT12 siirron kirjaus Liikennepoliittiseen selontekoon (LPS:n valmistelu alkaa) -> Yhteistyön koordinointi ja työskentely siten, että VT12 nopeaa siirtoa tuetaan LPS:ssa. / ?	Rautatieaseman ympäristön kehittäminen käyntiin / ?  Matkakeskuksen käyttöönotto 26.9.2015 klo 10.00 / Lahti	Markkinointi KV-sijoittajille (Exporeal, MIPIM)?	
2016	Alue3- Kaavoitus 2016-17?	Lainvoimainen toteutussuunnitelma, ehkä?  Tavoite: VT12 uuden linjauksen rakentaminen alkaa	Hotellin rakentamisen aloitus??		
2017	Alue4- Kaavoitus 2017?		Hotelli valmistuu Asemansuudulle / Askonalueelle. ?		MM-hiihdot Lahdessa 2017 (2-3/2017) www.lahti2017.fi -> Toimet radanvarrella tätä ennen?
2018					
2019		Tavoite: VT12 valmistuu uudelle linjaukselle 2019			
2020					

Lahden keskustan radanvarren kehittämisen -tulosraportti

## 10.9 Tahoja, joiden tarpeet tulisi erityisesti huomioida päätöksentekijöille suunnatussa viestinnässä.

### LAHDEN KAUPUNKI

Lahden kaupungin päätöksentekijät tarvitsevat hyvissä ajoin tiedon päätöstä vaativista asioista sekä perusteellisesti valmistellut esitykset. Ajantasaisen ja uusimpien kuulumisten välittämien on tärkeää. Päätöksentekijöitä ovat mm. kaupungin virkamiesjohto (Tekninen ja -ympäristötoimiala TEKY, Tekninen lautakunta, muut toimialat ja näiden virkamiehet) sekä kaupungin poliittiset päätöksentekijät (kaupunginvaltuusto ja valtuutetut, kaupunginhallitus, lautakunnat ja näiden luottamushenkilöt; erityisesti tekninen lautakunta)

### NAAPURIKUNNAT JA NÄIDEN EDUSTAJAT

Lahden ympäryskuntien elinkeinotoimijoille viestitään asemanseudun kehittämisen elinkeinovaikutuksista. Huomioitavia naapurikuntia ovat Orimattila, Kärkölä, Hollola, Nastola, Asikkala sekä Artjärvi, Heinola, Padasjoki, Sysmä, Hartola.

### UUDENMAAN ELY-KESKUS

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen toimialue kattaa myös Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat. ELY-keskus sovittaa yhteen maankäyttöä ja liikennesuunnittelua, varmistaa tiestön liikennöitävyyden ja parantaa matka- ja kuljetusketjujen sujuvuutta. ELY-keskus on mukana asemanseudun kehittämisen verkostossa ja siten tietoinen kehittämisen vaiheista.

### LIIKENNEVIRASTO

Liikennevirasto tarvitsee ajantasaista tietoa hankesuunnitelmien ja liikennepoliittisen selonteon valmistelun tueksi. Liikennevirasto on mukana asemanseudun kehittämisen verkostossa. Virasto on tätä kautta jatkuvasti tietoinen asioiden etenemisestä ja voi välittää tietoa talon sisällä.

### LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne- ja viestintäministeriön edustajille tulee viestiä Lahden seudun paikallinen näkökulma ja perustella, miksi juuri Lahden seutua tulee kehittää VT12:n siirron ja muiden radanvarren koskevien ratkaisujen osalta. Liikenneministeriössä valmistellaan liikennepoliittinen selonteko.

### VALTIONVARAINMINISTERIÖ

Valtionvarainministeriö valmistelee valtion talousarvion muiden ministeriöiden esitysten pohjalta. Talousarviossa osoitetaan varat muun muassa väylähankkeiden investointeihin. Valtiovarainministeriölle tulee viestiä Lahden seudun kehitystarpeista ja näiden välttämättömyydestä.

### EDUSKUNTA

Viestinnän tarkoitus on antaa kansanedustajille perusteet edistää Lahden asemanseudun kehittymistä ja valtion panostusten kohdistamista asemanseudulle. Viestinnän keinoin tieto tarjotaan mm. Lahdenseudun kansanedustajille, eduskunnan valiokunnille ja jaostoille (liikennevaliokunta, talousvaliokunta)

### MUSEOVIRASTO

Museovirastoon tulee olla sujuva keskusteluyhteys vanhojen rakennusten uudistamiseen liittyvien kysymysten käsittelemiseksi. Näitä kysymyksiä tulee esiin erityisesti Askonalueella. Virasto ottaa kantaa olemassa olevien rakennusten suojeluun liittyviin kysymyksiin, joten heille tulee tarjota riittävät tiedot hyvissä ajoin.

### YMPÄRISTÖVIRANOMAISET

Muita päätöksentekijäkohderyhmiä ovat muun muassa ympäristönsuojelunäkökulma tarkastelevien päättäjien informointi (ELY-keskuksen ympäristö-toimiala, kaupungin ympäristökeskus)

### SIDOSRYHMIÄ, KUMPPANEITA JA YHTEISTYÖTAHOJA

Seuraavien tahojen kanssa voi olla mahdollisuuksia yhteistyön synnyttämiseen siten, että yhteistyö tukee asemanseudun kehittymistä.

- Tekes (monia mahdollisuuksia ja ohjelmia, esim. Fiksu kaupunki, Serve, huippuostaja), KIBS-yhteisöt (knowledge intensive business services)
- Invest In Finland
- Suomalais-Venäläinen kauppakamari
- Sitra (ekologia, hyvinvointi, talous)
- Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA
- Muut opetus- ja tutkimusjärjestöt

### ELINKEINO- JA YRITYSJÄRJESTÖT

Alueen tarjoamista mahdollisuuksista viestintään elinkeinoelämän monille toimijoille suoraa sekä elinkeino- ja yrittäjäjärjestöjen kautta.

Viestintää voidaan toteuttaa esimerkiksi kohdennettuna

- Lahti, Päijät-Häme
- Metropolialue
- Etelä-Suomi, Suomi

Pietari, Venäjä, Itämeren alue, Eurooppa.

### MEDIAHYTEISTYÖKUMPPANEITA

Mediayhteistyökumppaneita ovat muun muassa paikallislehdet ja paikallismediat (esim. Etelä-Suomen Sanomat), radio- ja TV-kanavat, sosiaalisen median kanavat

### KOLMAS SEKTORI

Paikalliset järjestöt voivat edustaa esimerkiksi liike-elämää, liikuntaa, kulttuuria, nuorisotoimintaa tai asukkaita.

## 10.10 Työskentelyssä listatut haasteet, ongelmat, ideat, mahdollisuudet ja tarpeet

Klinikkatyöskentelyn yhteydessä alueen kehittämiseen liittyen tunnistettiin villejä ideoita, tarpeita, mahdollisuuksia ja ongelmia. Nämä on listattu seuraavana sellaisenaan jatkotyöskentelyssä mahdollisesti huomioitavaksi ja hyödynnettäväksi.

Tarpeita	Mahdollisuuksia
<p><b>Alueen tavoitteita ja kehittämisen toteuttaminen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vaiheittainen eteneminen alueella siten, että kehittämisen punainen lanka säilyy koko ajan, kun rakennetaan toimivaa keskustan osaa.</li> <li>Yhteisen suunnittelun tukeminen koko prosessissa. Eri osapuolten tekemässä suunnittelussa yhteistyö ja tiedonkulku.</li> <li>Tavoitteeksi alue, jossa ihmisillä on mahdollisuus kohdata toisiaan.</li> <li>Alueen käyttö ei voi olla pelkästään asumista ja toimistoa -&gt; alueelle enemmän monipuolista käyttöä.</li> <li>Poliittisen tuen varmistaminen kehittämisen etenemiselle on erittäin tärkeää paikallisesti ja valtakunnallisesti.</li> <li>Pakko onnistua: asemanseudun liittäminen osaksi keskustaa, suhteelliset liikenneyhteydet</li> <li>Venäläisiä houkuttelevat palvelut: designhotelli, kylpylä, luontoretket, jne.</li> <li>Tiedotus ja viestintä hoidettava huolellisesti ja yhdessä.</li> </ul> <p><b>Ekologinen kestävyys</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alueen kokonaisenergiaratkaisusta pitäisi järjestää oma työpaja -&gt; energiaklinikka.</li> </ul> <p><b>Liikkuminen ja liikenneratkaisut</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>VT12:n siirto: keskeinen tarve.</li> <li>Huomioitava alueen sisäiset liikenneyhteydet. Voidaanko esim. raideyhteyksiä laajentaa alueen sisällä.</li> <li>Lahden sisäisen liikenteen tarpeet: yhteydet vanhasta keskustasta uusille alueille.</li> <li>Harjun ylitystapa asemanseudulta keskustaan: yhteys on pakollinen -&gt; lähihissi, köysirata tms. toimiva ja tehokas ratkaisu.</li> </ul>	<p><b>Alueen profiili</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Keskustaan liittyvä kaupunginosakokonaisuus.</li> <li>Löydetään oma visio = erottuu muista vastaavista hankkeista</li> <li>Alueella on oma tarina ja historia. Tämän esiintuonti ja hyödyntäminen viestinnässä.</li> <li>"käyntikortti Lahdelle" sekä radan suuntaan että keskustaan päin</li> <li>Uusi erilainen imago alueelle vai alue kiinni keskustaan: mitä käytännössä edellyttäisi?</li> <li>Halutaanko Askonalueesta tehdä ns. uusi keskusta vai yhdistää alueet siten, että on vain yksi keskusta.</li> <li>Lupaukset todeksi alueen toteuttamisessa.</li> </ul> <p><b>LiikkumISRatkaisut</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sisäinen liikennejärjestely – uuden innovaation toteuttaminen.</li> <li>Miten kutistetaan "10 min solmio kaulassa" -matkaa asemanseudulta keskustaan?</li> <li>Mahdollinen monorail-yhteys?</li> <li>Kevyet liikenneinnovaatiot -&gt; 2 km etäisyys keskustaan on haaste.</li> <li>Sähköavusteinen pyörä, rollaattori yms.</li> <li>Kevyen liikenteen toteuttaminen huomioiden alueen topografia -&gt; Tarve (sähkö) moottori-kulkuneuvoille.</li> <li>Maanalaiset pysäköintiratkaisut?</li> </ul> <p><b>Vesitehokkuus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Radanvarsi on iso mahdollisuus huomioida vesitehokkuus kokonaisvaltaisesti.</li> <li>Ulkoilu ja urheilu</li> <li>Lahdella on urheilukaupungin imago.</li> <li>Luonto, ulkoilu ja liikuntamahdollisuudet</li> <li>Päivänaikainen energiatuotanto</li> <li>Uuden teknologian käyttö</li> <li>Energiatehokkuus</li> <li>Yhteisen kehityshankekokonaisuuden toteuttaminen.</li> </ul>



Villejä ideoita	Ongelmia
<p><b>Vaihtoehtoja</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Radan kattaminen ja sen päälle rakentaminen.</li> <li>Asemanseudusta voidaan synnyttää koerakentamisen tai -kehittämisen alue. Sen suunnittelu on nyt alkuvaiheessa, joten ajankohta on hyvä. Enemmän uskallusta uusiin kokeiluihin ja ideoihin.</li> </ul> <p><b>Liikkuminen ja liikenneratkaisut</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reunimmaisien (pohjoisten) junaraiteiden ottaminen lähiliikennekäyttöön radan varren alueelle.</li> <li>Alue voisi olla sellainen, ettei alueella tarvitse omistaa autoa.</li> <li>Joukkoliikenteen maksut jatkossa siten, että erillisiä lipuja ei tarvitse ostaa, vaan joukkoliikenteen laskutus perustuu paikannukseen. (Kännykän sijainti, GPS-signaali)</li> <li>Sähköisen liikkumisen hyödyntäminen alueen sisällä ja keskustaan (jalankulku, pyöräily, sähköautot, jne.)</li> <li>Aurinkoenergialla kulkevat alueen sisäiset liikkumisvälineet ja -ratkaisut.</li> <li>Robottiparkki</li> <li>oautatiekadun kuljetin: köysirata, raide tms. tehokas henkilökuljetusratkaisu.</li> <li>Rautatiekadun pudottaminen alaspäin – uusi liikekatu?</li> <li>”People mover” vaakahissi kuljettamaan ihmisiä radan ali.</li> </ul> <p><b>Luontoyhteys -&gt; asemalta suksilla yhteys luontoon. Lahti on hiihtokaupunki.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hiihtolatu suoraan alueelle; vaatii vain yhden sillan rakentamisen.</li> </ul> <p><b>Palvelut ja toimintatavat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uusi toimintamalli päivähoitoon ja ala-asteen opetukseen; korttelitalo, jossa on päivähoito, koulu ja senioripalvelut. Rakennus voi olla yksityisomistuksessa.</li> <li>Läsnäoloon perustuva (toimi-)tilojen vuokrausmalli ja -käytännöt.</li> </ul> <p><b>Ekologinen tehokkuus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uusi energiatalous + ratkaisu: pohjavesi + jäähdytys, sähkötuotantotapa</li> <li>Vesitehokkuus teemaksi ja alueen puhtaan pohjaveden hyödyntäminen monella tavalla.</li> </ul>	<p><b>Alueen profiili</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Miten alueelle saadaan myös lapsiperheitä?</li> <li>Miten radanvarren eri alueet yhdistyvät tai eroavat toisistaan?</li> </ul> <p><b>Käyttäjien ja asukkaiden saaminen voi olla haasteellista.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alueelle ei saada tarpeeksi käyttäjiä, vuokralaisia ym.</li> <li>Muiden alueiden kehittyminen voi hidastaa asemanseudun toteutumista.</li> <li>Alueelle mahtuu Lahden 10 vuoden rakennustarve.</li> <li>Miten Lahdessa onnistutaan rakentamaan yhtä aikaa Ranta-Kartanon, Lahden korttelin, Hennalan ja Askon-alueet?</li> </ul> <p><b>Liikenneratkaisut voivat hidastaa kehittymistä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liikenneyhteydet alueelle/alueelta eivät toteudu (kunnalla tai oikea-aikaisesti)</li> <li>Alueen topografia ja pitkä ja kapea muoto on haastava.</li> <li>VT 12:n ratkaisu</li> </ul> <p><b>Yleinen taloudellinen tilanne ja epävarmuus voi olla hidaste.</b></p>



# RAKLI

*Tilaa elämälle*

*RAKLI kokoaa yhteen kiinteistöalan ja rakennuttamisen vastuulliset ammattilaiset. RAKLIN jäsenet varmistavat, että Suomessa on tilaa hyvälle elämälle.*

[www.rakli.fi](http://www.rakli.fi)